14e Année N°693

Le Numéro : 50 centimes
(Etranger : 60 centimes)

LA VIE AU GRAND AIR

L'AVIATEUR GOBÉ

Recordman de la distance sans escale.

Concourant pour le Critérium de l'Aéro Club, l'aviateur Gobé a couvert dimanche dernier, à Pau, 740 kil. 255 m. en 8 h. 16 m. sans escale.

(Voir la double page.)

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie 90 AVENUE DES CHAMPS-ELYSÉES PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

MUGUET ULTRA PERSISTANT — BRISE DE MAI — ED. PINAUD

Rendez heureux ceux que vous chérissez *en leur offrant une bicyclette de la grande marque Française* **GALLIX**, *chaîne Hans Renold, roue libre Eadie, selle Brown, pédales Brampton, pneus Dunlop, pompe Bluemel, frein licence Bowden.*

Un seul versement, les autres à votre entière volonté.

Catalogues et conditions envoyés gratis en se recommandant de **La Vie au Grand Air.**

Usines GALLIX, Charenton (Seine).

OITURE DE PROMENADE

DUPONT

), Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
nvoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE

Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — *Algérie-Tunisie.*

Billets de voyages à itinéraires fixes, 1re *et* 2e *classes,* délivrés à la gare de Paris-Lyon ainsi que dans les principales gares situées sur les itinéraires. Certaines combinaisons de ces voyages permettent de visiter non seulement l'Algérie et la Tunisie, mais encore des parties beaucoup plus ou moins étendues de l'Italie. Voir la nomenclature complète de ces voyages dans le Livret-Guide-Horaire P.-L.-M. en vente dans les gares, bureaux de ville, bibliothèques : 0 fr. 50; envoi sur demande au Service Central de l'Exploitation, 20, boulevard Diderot, Paris, contre 0 fr. 70 en timbres.

Officiers Ministériels

Vente aux enchères, le dimanche 14 janvier 1912, en l'étude de Me Bled, notaire à Ballan (I.-et-L.)

DU CHATEAU DE BOIS-RENAULT

sis com. de Ballan, à 10 kilomètres de Tours, avec **PARC** de 22 hectares environ entouré de murs, belle vue sur les vallées du Cher et de la Loire. Mise à prix : 80.000 francs. Visite les mardis, jeudis et samedis après midi. S'adresser à Me Thoreau, avoué poursuivant à Tours ; Me Madamet, avoué col. et Me Bled, notaire à Ballan.

VILLE DE PARIS

A adj. s. 1 ench., Ch. not., Paris, le 16 janvier 1912.
TERRAIN angle boul Raspail et rue Cherche-Midi. S. : 120 m. 10. M. à p. : 700 fr. le m. S'ad Mes Delorme et Mahot de la Quérantonnais, dép. en.

Vente au Palais de Justice à Paris, le 10 janvier 1912, à deux heures, en deux lots :

1° Hôtel particulier à Paris :

AVENUE HENRI-MARTIN, N° 24

libre de location. Contenance : 447 mètres, 75 centimètres environ. Mise à prix : 180.000 francs.

2° Maison de rapport à Paris :

RUE SCHEFFER, N° 61 (seizième arrondissement)

Revenu brut : 45.450 francs. Contenance : 731 mètres 47 centimètres. Mise à prix : 400.000 francs. S'adresser pour renseignements à Mes Fernand Bertin, Rondest, avoués; Henri Morel d'Arleux, notaire.

Vente au Palais, le 20 janvier 1912, à deux heures.

MAISON A LEVALLOIS-PERRET

(Seine), rue Chevallier, 29 et rue des Arts, 51. Contenance : environ 440 mètres. Revenu net : environ 9.540 francs. Mise à prix : 100.000 francs et rente viagère de 1.200 francs par an à personne née en 1844. S'adresser à Mes Depaux, Dumesnil, Duplan et Raveton, avoués, et Sabot, notaire.

Chemin de fer d'Orléans. — *Wagons spéciaux pour le transport des automobiles.*

Afin de donner au public de nouvelles commodités pour le transport des automobiles *en grande vitesse,* la Compagnie d'Orléans vient de mettre en circulation un certain nombre de wagons fermés.

Ces wagons, qui s'ouvrent aux deux bouts par des portes à deux battants, ont une longueur de 6 m. 54, une largeur de 2 m. 50 et une hauteur de 2 m. 725. Les plus fortes limousines y tiennent donc aisément; de plus, des dispositifs spéciaux permettent le calage et le chargement facile de la voiture.

"CYCLES PANNETTON"

MORTEAU (Doubs)

LA SUISSE EN HIVER

Séjours et Sports d'Hiver

Patinage, Ski, Luge, Toboggan, Bobsleighs, Traîneaux à voile, Curling, Hockey.

L'AGENCE OFFICIELLE DES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX, 20, Rue Lafayette, Paris, envoie gratis la brochure

"L'HIVER en SUISSE"

Elle fournit tous les billets à destination des

STATIONS HIVERNALES & SPORTIVES

BALLAIGUES (Jura), gare Vallorbe, 8 h. de Paris. Station Sportive la plus rapprochée, Bureau de Renseignements.

BEX-GRYON-VILLARS CHESIERES Sports d'hiver.

ENGELBERG Sports d'hiver. Novemb.-Mars. Chem. de fer élect. de Stansstad.

LEYSIN Sanatoriums. Sports d'hiver variés, belles pistes de luges.

LUGANO Centre des 3 lacs Suisses Italiens. Lignes Gothard — Simplon. Climat doux, très ensoleillé.

MONT-SOLEIL s. St-Imier, alt. 1290m. Funiculaire. Pistes pour patins, skis et luges.

Ch. de fer MONTREUX-OBERLAND BERNOIS. Montreux via Simmenthal à Interlaken. Stat. el. 1er ord. Les Avants, Château d'Oex, Gstaad, Zweisimmen.

OBERLAND BERNOIS

Chemins de fer en exploitation pour GRINDELWALD, WENGEN, MURREN

TERRITET Glion CAUX

VEVEY Contrée la plus ensoleillée du lac Léman. Grande facilité pour tous sports d'hiver. MONT PÈLERIN : Cure d'air.

SAGE-FEMME 1re cl. Pensionnaires toute Époque. BARLET, 112, rue Réaumur. Beauté du Buste Epilation. Obésité. — *Renseignements gratis.*

FABRIQUE CENTRALE D'ARMES

Téléphone 1028-76

Maison HENRI SCHERRER O. Q

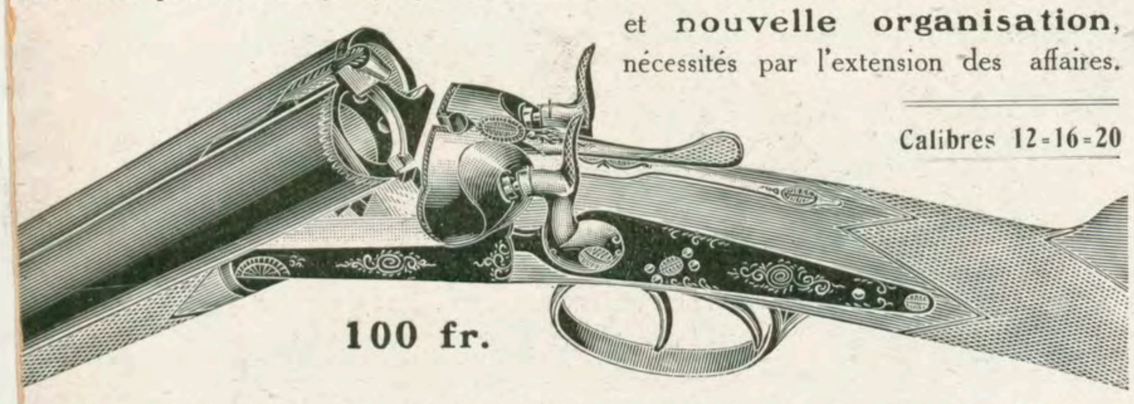
81, Rue de Turbigo, PARIS (USINES A SAINT-ÉTIENNE ET A LIEGE)

Actuellement : CENT MILLE FRANCS

d'Armes et Accessoires

vendus aux prix de fabrique jusqu'à épuisement du stock, pour cause d'Agrandissement et **nouvelle organisation**, nécessités par l'extension des affaires.

Calibres 12-16-20



100 fr.

MAGNIFIQUES FUSILS A PERCUSSION CENTRALE, clef entre les chiens, bascule renforcée à oreilles, triple fermeture, canon acier fin éprouvé poudre pyroxylée T ou M, choke et 1/2 choke rectifiés. Armes extra-robustes, spécialement *recommandées pour gardes.* .. .. Valeur réelle **175** fr.. .. .. *A solder immédiatement* .. **100 fr.**

Demander immédiatement

LE CATALOGUE GRATUIT DES SOLDES ET OCCASIONS

Beaucoup d'Articles cédés à moitié prix — Affaires sans précédent

Affaire Exceptionnelle ! !

Calibres 12-16-20

170 fr.

MERVEILLEUX FUSILS HAMMERLESS, véritable système anglais *Anson-Deeley* à sûreté, triple verrou Greener, bascule renforcée, canon acier fin, avec bande rationnelle décroissante ou " plume " sans bande, éprouvé poudre pyroxylée T ou M, chokes rectifiés, portée et pénétration garanties.

Modèle 708 bis, valeur **225** fr. **150 fr.** — Modèle 709, valeur **250** à **300** fr. **170 fr.**

Même Modèle, canon plus fin, à triple épreuve de poudre pyroxylée avec les bulletins d'épreuves T et M. Valeur **300** à **350** fr. *A céder à* . .. **200 fr.**

Modèles spéciaux, splendides fusils à *éjecteur automatique,* triple verrou Greener, véritable système Anson-Deeley, platines modèle Holland, belle bascule forgée, canon de marque. pour toutes poudres pyroxylées. *Armes de toute beauté.* Valeur **500** fr. *A céder.* .. .. **350 fr.**

Revolvers **Hammerless ou à chiens,** à balle blindée, pour 6 ou 8 millimètres, garantis à .. .. **12 fr.**

Modèles extra-fins " Trilodog ", valeur **45** fr. *A céder à..* .. .. .. **20 francs**

CHOIX CONSIDÉRABLE DE REVOLVERS ET PISTOLETS, CARABINES, CANNES-FUSILS DE TOUS MODÈLES.

Maison vendant le Meilleur Marché de toute la France

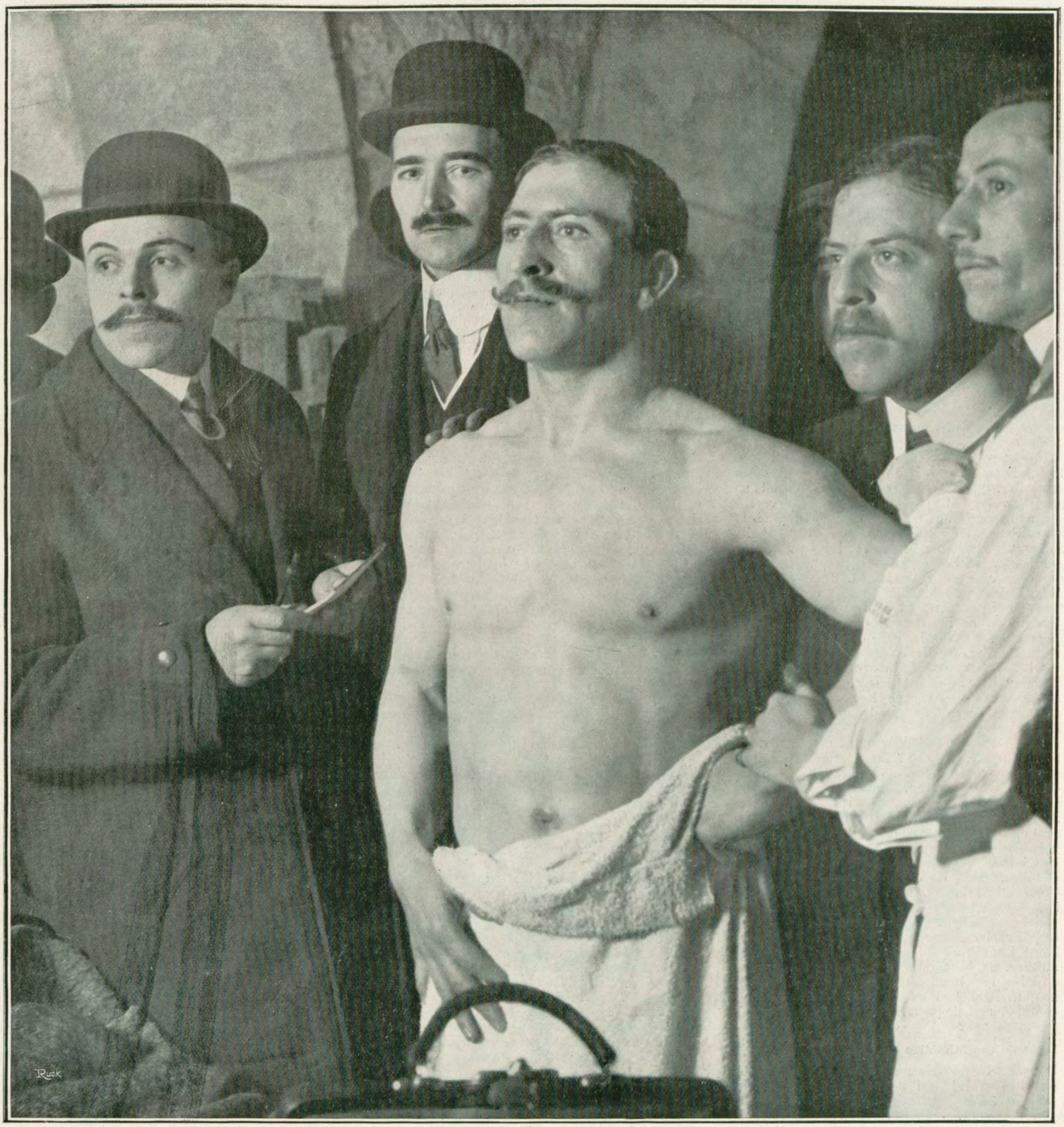
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays, Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte & Cº. December 30 th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse à 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

30 Décembre 1911 — Nº 693
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et rédaction : 90, Av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, Avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, Avenue du Maine.
Publicité: HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, Boulevard des Italiens

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.



COURBET, VAINQUEUR DE LA COUPE DE NOEL (1)

Lundi dernier, jour de Noël, s'est disputée l'épreuve de la traversée de la Seine à la nage au pont Alexandre III. L'eau n'était pas très froide; le thermomètre accusait 5º. Une foule énorme s'était rendue sur les berges pour voir les courageux athlètes accomplir cet exploit, qui vous glace, rien qu'en y pensant. Quinze nageurs prirent le départ, cinq parvinrent au but. Les autres furent entraînés par le courant et ne purent se classer. C'est le Belge Courbet, recordman du monde, qui triompha en 1 m. 45 s.

(1) Voir page 858.

LA QUATRIÈME ARME EN PÉRIL

Nous possédons d'excellents pilotes militaires, ils ont à leur disposition des appareils ; mais, d'après les renseignements que nous avons recueillis, les mécaniciens manquent et les hangars ne présentent pas les garanties de confortable nécessaires, tout au moins à Etampes.

Le 13 décembre dernier, le lieutenant Lantheaume faisait une chute terrible dans laquelle il trouvait la mort. L'enquête prouvait qu'une aile s'était brisée, un morceau de longeron fut même trouvé à près d'un kilomètre de l'endroit où s'était produit l'accident. Or, nous connaissons tous la valeur du monoplan que montait l'officier. C'est un appareil qui a fait ses preuves. En outre la victime avait déjà affirmé ses qualités de pilote. A quelle cause incombait donc la catastrophe ?

Nous nous sommes livré à une enquête. Nous avons recueilli des renseignements dont nous laissons l'entière responsabilité à ceux qui ont bien voulu nous les fournir (ce ne sont pas des officiers comme on pourrait le croire) et, par les précisions que nous avons obtenues, il semble que l'aérodrome militaire d'Etampes ne réponde pas à l'idéal que le public se fait de l'aviation, considérée comme quatrième arme.

Une personne bien informée m'avait dit au lendemain de l'accident de Lantheaume : « Lorsque j'ai appris la fatale nouvelle, je n'ai eu qu'un étonnement, c'est qu'il n'y ait qu'un mort. Voler sur les appareils d'Etampes est une folie, c'est un véritable suicide ». Il faut croire que les autorités avaient cette conviction également puisque, aussitôt, l'ordre fut donné d'empêcher de voler à Etampes. N'est-ce pas là une preuve suffisante du danger permanent que couraient les officiers aviateurs de ce centre ?

Parlons d'abord des dangers.

Les hangars étaient si solidement établis que la rafale du 21 décembre dernier a suffi à les emporter, que les ailes de certains appareils se sont envolées et qu'elles ont été retrouvées à plusieurs centaines de mètres de là ! Ces abris illusoires sont en toile et dès qu'il pleut ils se trouvent transpercés par la pluie qui goutte sur les ailes. Lorsqu'elles séchent, les toiles de ces ailes se rétrécissent, font jouer le bois, tandis que les haubans se couvrent de rouille et prennent alors la consistance de cordelettes ordinaires. Les gouvernails sont dégauchis, les fuselages contournés, les moteurs rouillés, les haubans oxydés. Tel est le résultat obtenu avec les merveilleux oiseaux mis à la disposition de nos officiers. Près de 50 appareils sont entassés sous ces hangars exposés aux averses et c'est à eux que les officiers confient leur existence.

Et combien y a-t-il de sapeurs pour entretenir cinquante engins ? Trente, pas un de plus, pas un de moins. Vous avouerez que ce chiffre est hors de proportion. Je sais bien qu'après les permissions de janvier, les divers aérodromes militaires recevront de nouveaux sapeurs qui sont en train d'achever leurs classes. Ces jeunes gens du service de deux ans sont doués d'une très bonne volonté ; ils sont pour la plupart dévoués, mais ils ne connaissent pas grand chose à l'aviation. Un bon mécanicien de l'air est chose rare et ce ne sont pas des mécaniciens seulement qui deviennent sapeurs, mais des serruriers, des menuisiers, des ébénistes qui n'ont jamais vu de près un aéroplane ou un moteur. Ce sont donc des apprentis auxquels on laisse le soin de veiller sur les appareils de nos officiers. Quel est le pilote civil qui s'accommoderait de pareils aides, et leur confierait son existence ?

Mécaniciens inhabiles

Dans la marine et dans l'artillerie, dans certains centres d'aviation même, on emploie des ouvriers d'état qui ne font pas leur service militaire. Ce sont des hommes compétents, consciencieux, soigneux. Ils sont au courant des engins qu'ils sont obligés de mettre au point. Ce sont des ouvriers de carrière. A Etampes, les sapeurs, qui ne connaissent pas la délicatesse des aéroplanes, trouvent parfois fort pratique, lorsqu'il ont nettoyé leur bourgeron de l'étendre sur une aile pour le faire sécher. Ils font ainsi concurrence, sans le savoir, au sabotage de la pluie et deviennent complices des autorités auxquelles on crie le danger, mais qui ne veulent pas le reconnaître. Et c'est ainsi que des officiers vont à la mort en attendant les décisions administratives.

Les sacrifices que la France s'impose ne sont guère que des sacrifices de sang. Seuls les aviateurs et leurs familles les subissent. Que sont 11 malheureux millions votés par la Chambre pour l'aviation française à côté de la mort des uns, des larmes des autres ! Devant le cadavre de ceux qui se sont tués pour nous servir, on a, quelques minutes, le cœur serré d'une profonde angoisse et une heure après on oublie... Ainsi va la vie ! On se juge quitte envers le mort parce qu'on a communié un instant avec la foule dans un recueillement attristé ou parce qu'on a vibré au son des belles phrases... Mais les camarades des victimes retournent à leur périlleuse tâche jusqu'à ce que l'un deux tombe encore.

Lorsque ces braves, fascinés par l'attrait d'une vie de réelle lutte, le désir d'offrir leur existence à leur patrie et celui, bien légitime, de se distinguer, ont quitté leur garnison où, somme toute, ils vivaient tranquilles et considérés, pour affronter les périls de l'aviation, ceux d'entre eux qui étaient sans fortune ne se doutaient pas que la gloire a de bien mesquins revers. Au soir de quelque éclatante randonnée, on pourrait trouver certains d'entre eux, dont les noms cependant s'étalent à la manchette des journaux, attablés dans des restaurants à trente sous, faute d'argent pour s'offrir des festins plus confortables. On voit journellement des officiers renoncer à des voyages aériens, à cause des frais qu'ils nécessitent.

On a beaucoup promis aux militaires, on a peu tenu. Les sacrifices que la nation la plus riche d'Europe consent en leur faveur sont à peine les trois quarts de ceux que s'impose sa rivale en hégémonie militaire. Aussi, les appareils se détériorent dans les hangars de toile où la pluie ruisselle et les pilotes se tuent parce qu'une aile pourrie d'humidité craque en l'air. Voilà un an qu'on leur promet d'augmenter leur ridicule indemnité de 1 fr. 50 par jour. Voilà trois mois que les journaux annoncent cette augmentation imminente ; les officiers l'attendent comme Sœur Anne, mais du haut d'un dangereux observatoire, et ils ne voient rien venir. Les Chambres, les bureaux, les commissions distillent tranquillement leur besogne et mettent longuement au point, selon l'habitude, une amélioration d'une urgence flagrante.

Certes, la carrière de l'officier est toute de renoncement et de sacrifice. On le lui a assez dit pour qu'il le sache, mais encore, faut-il qu'il puisse tenir un rang que sa condition lui impose. Ce rang, l'officier aviateur ne peut le tenir.

Je n'insisterai pas sur les dépenses qui lui incombent. Il n'a pas d'indemnité de rassemblement s'il ne vit pas dans le gouvernement militaire de Paris, fût-il prouvé qu'il est honteusement exploité dans le trou de province qu'on lui assigne, où certains hôteliers sont trop heureux de l'aubaine et exigent des prix fabuleux pour d'humbles taudis. De plus, il est obligé de payer de sa poche ses voyages à l'aérodrome, si celui-ci est à cinq ou six kilomètres de la garnison, comme il arrive presque toujours. Il faut y aller, soit à bicyclette, soit en automobile, car le camion pitoyable, qui sert à transporter les pièces de rechange, l'huile, l'essence et... les officiers, n'est pas toujours libre !

Cela va changer, répond-on chaque fois que l'indignation commence à mugir en protestations légitimes. Oui, mais quand ? Pendant que les Chambres discutent et que les commissions palabrent, les morts s'entassent pour qui rien plus ne changera. Ceux qui restent, s'ils sont riches, payent de leur poche ; s'ils sont pauvres, ils se terrent dans un coin et tous augmentent leurs ressources à l'aide de ces honteux et précaires vols alimentaires qui ne sont pas plus exempts de danger que les autres.

Les bureaux des ministères regorgent de leurs réclamations en remboursement dont ils ne connaissent jamais les suites. Nous pourrions citer des officiers, qui se sont signalés du côté de l'Est par de fort beaux vols, qui attendent toujours le payement de leurs frais et de ceux de leur mécanicien. Ils ont de l'argent, ils ont pu faire une avance. Mais ceux qui ne sont pas riches et qui voudraient accomplir de beaux raids, auxquels leur valeur et leur science de l'air donneraient du retentissement même par delà les frontières, sont obligés de s'abstenir et de tourner en rond autour des divers aérodromes.

Qu'on se hâte donc, en dépit des paperasses, de donner une solution à des projets d'améliorations nécessaires. Il est beau de parler toujours de la quatrième arme, de son importance et de ses progrès. Mais cela rappelle un peu l'individu qui se promène avec un superbe habit noir, qui a un plastron en celluloïd et pas de chemise. On s'imagine que plus nous aurons d'aéroplanes, plus nous posséderons une armée aérienne importante. Or, l'armée a trop d'appareils puisqu'elle ne peut pas les loger, ni les faire soigner. A Etampes, il y a une cinquantaine d'aéroplanes et trente sapeurs sont chargés de veiller sur leur sort. Résultat : une aile se brise lorsque le lieutenant Lantheaume est dans les airs ! Il y a au bas mot pour 500 francs de réparations indispensables sur chaque appareil, alors que, si on en avait pris soin comme il convenait, ils seraient en parfait état. Vous voyez que jamais le mot gabegie n'a été mieux employé. Et cette gabegie existe partout et pour tout ce qui concerne la nouvelle arme.

Manque de fonds

A quoi cela tient-il ? Nous allons passer en revue les divers motifs, en rappelant certains faits assez suggestifs et d'une éloquence lamentable.

Sans aucun doute, l'aviation militaire manque de fonds. Les crédits votés ne sont pas assez importants pour une telle arme. Certains chefs ont dû engager à l'avance une partie du budget de l'année suivante. Ils ont d'ailleurs agi au mieux des intérêts du service qui leur était confié. Et lorsque le budget fut voté pour 1911, la plus grande part avait été dépensée par nécessité en 1910. Lorsqu'on compare d'ailleurs les sacrifices que nous nous imposons avec ceux que fait l'Allemagne, nous sommes forcés de redouter l'avenir et il semble qu'une fois de plus, nous mettons au point une invention que nos voisins adopteront ensuite en la copiant et en la perfectionnant. En France, nous avons toujours un désastreux penchant à travailler pour... le roi de Prusse ! De ce manque de fonds, il résulte que rien ne peut marcher, même si chacun y met du sien.

De plus, ces fonds, quoique minimes, sont répartis en deux parties l'une pour le génie, l'autre pour l'artillerie ; l'une pour Vincennes, l'autre pour Versailles. Et, bien entendu, ces deux centres militaires rivaux sont sans cesse en désaccord complet, représentant chacun une école, l'une celle des biplans et des biplaces, l'autre celle des monoplans et des monoplaces. Tous, depuis le plus gradé jusqu'au dernier sous-lieutenant ont engagé une lutte qu'ils soutiennent âprement, même en niant l'évidence. Celui-ci vole dans le vent, celui-là évoluera dans la tempête. L'un assure que le biplan est l'engin le plus complet et le plus rapide, — je n'exagère pas, — l'autre, non sans raison, vantera les qualités de vitesse et de stabilité du monoplan. Mais ces deux partis passent leur temps à se contrarier. En voulant soutenir leur opinion, ils ferment les yeux sur ce qui existe en dehors de leur cercle de vision et si on les écoutait nous aurions une armée aérienne absolument boîteuse.

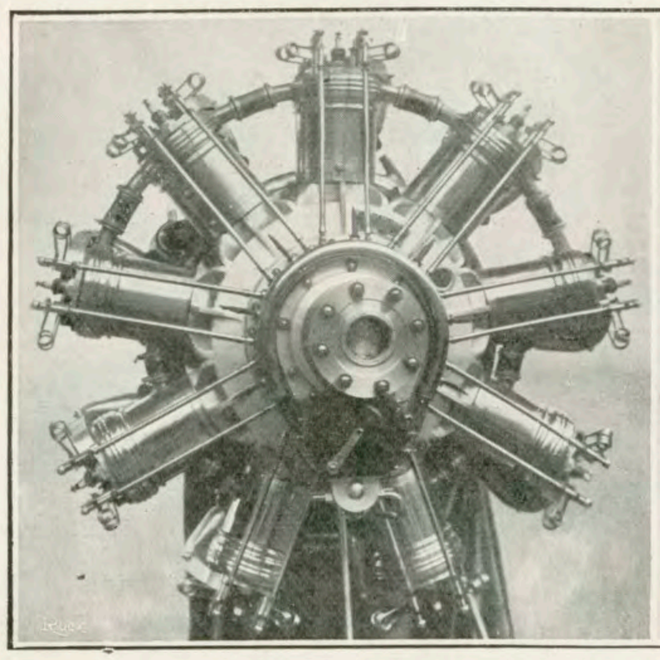
Cette mesquinerie connue et avouée fait le plus grand tort au développement de notre quatrième arme.

JACQUES MORTANE.

(A suivre.)

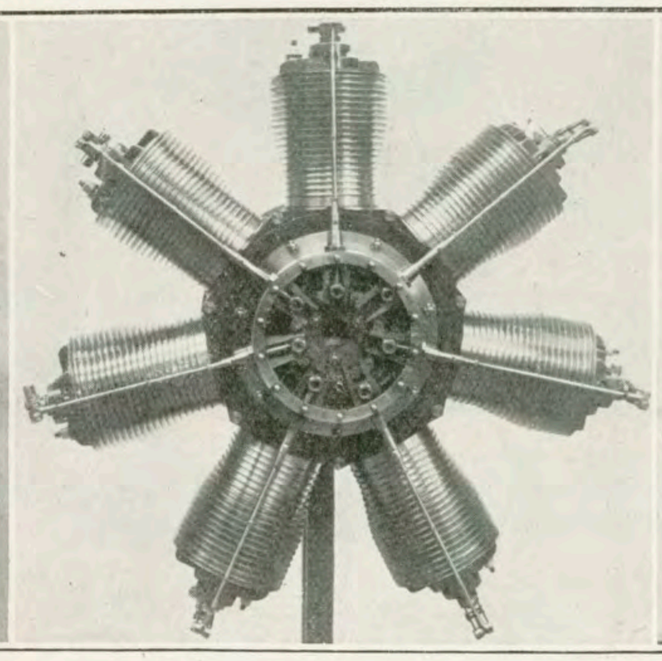
LES MOTEURS AU SALON

Les moteurs d'aviation ont réalisé des progrès très appréciables au cours de cette année Ils sont légers, robustes et réguliers. Notre collaborateur les passe en revue en signalant les types les plus intéressants.



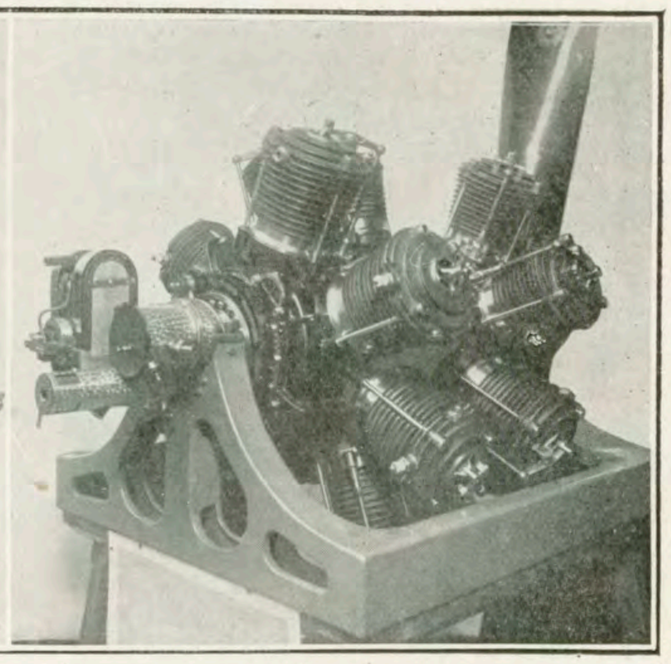
Moteur Salmson.

Moteur de 90 chevaux à circulation d'eau, avec lequel Brégi est allé de Casablanca à Fez.



Moteur Rossel-Peugeot.

Rossel-Peugeot expose des moteurs remarquables, les uns à 4 cylindres verticaux, les autres à 7 cylindres.



Moteur Burlat.

Moteur rotatif à deux pistons opposés, reliés par une bielle rigide et sans articulation. C'est l'un des plus justement remarqués.

Le Salon de 1911 n'est pas intéressant seulement par les appareils volants qui y sont exposés : Les moteurs qui y figurent montrent, par la variété de leur conception, que nos constructeurs et aussi les inventeurs, travaillent ferme cette question primordiale.

Nous avons déjà, ici-même, exposé les règles qui présidaient à l'établissement des moteurs d'aviation. Nous nous contenterons de les rappeler en quelques mots, après quoi nous ferons une brève monographie des moteurs que nous avons vus au Grand Palais.

Le plus grand souci qui préoccupe les fabricants de moteurs d'aéroplane est la recherche de la légèreté : on conçoit pourquoi sans qu'il soit besoin d'y insister.

Au début même, cette légèreté était souvent obtenue aux dépens de la solidité et de la régularité de marche.

Aujourd'hui, le moteur a progressé, et on est arrivé à le faire à la fois léger, robuste et suffisamment régulier dans son fonctionnement.

On cherche en outre à donner au moteur d'aviation un couple assez régulier pour que l'hélice, calée sur son arbre, tourne sans trop de vibrations nuisibles au bon rendement.

Les diverses formes sous lesquelles ont été réalisés les moteurs sont assez nombreuses, mais peuvent toutefois être rangées dans un nombre restreint de catégories.

La première comprend les moteurs à cylindres verticaux, plus ou moins analogues au moteur de voiture. Ces moteurs auront quatre ou six cylindres.

Viennent ensuite les moteurs dits en V, où les cylindres sont disposés par groupes de deux, les deux pistons du même groupe attaquant le même maneton.

Dans la troisième catégorie, nous rangerons les moteurs à cylindres rayonnants et immobiles : cette classe se subdivisera en deux autres, suivant que les cylindres seront disposés en étoile, c'est-à-dire régulièrement autour d'un point central, ou en éventail.

Si les cylindres, au lieu d'être immobiles, tournent autour du vilebrequin, nous aurons les moteurs dits rotatifs.

Une autre catégorie comprend les moteurs à nombre *pair* de cylindres, opposés deux à deux.

Enfin, nous laisserons en dehors de toute classification ceux qui sont complètement originaux, et qui, généralement ne sont représentés que par un seul type.

Pour donner quelque clarté à notre étude, nous allons passer en revue les moteurs du salon en les rangeant dans leur classe.

Ire catégorie. — MOTEURS VERTICAUX DÉRIVÉS DU TYPE VOITURE.

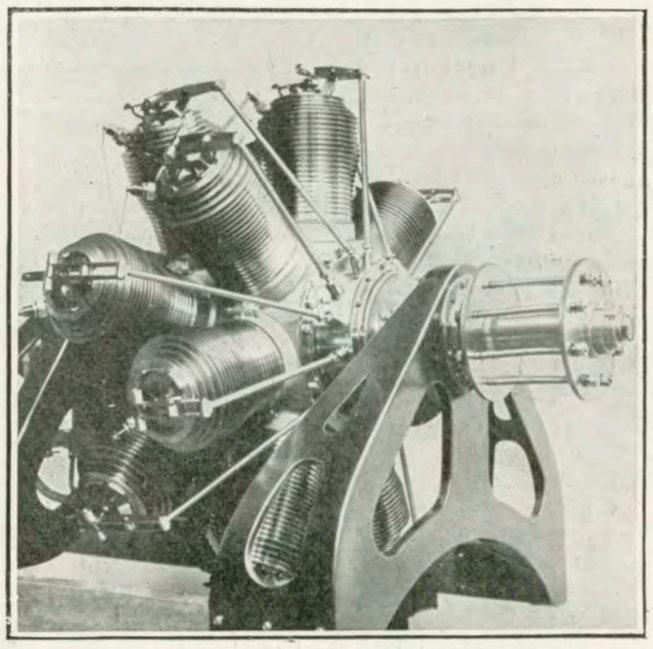
Nous retrouvons cette année, dans ce groupe, les mêmes représentants que l'année dernière : A peine deux ou trois nouveaux venus ont remplacé le même nombre de disparus.

D'abord les moteurs à 4 cylindres, que nous citons par ordre alphabétique :

Aster, Aviatic-Rossel (L. Clément), Chenu, Clément-Bayard, Clerget, Labor-Aviation, Panhard et Levassor, Suère, Werner et Pfleider.

Six cylindres : Chenu, Panhard et Levassor.

Quelques mots sur chacun d'eux :



Moteur Gnome.

Moteur à 140 chevaux, 14 cylindres. Il se fait également en moteurs de 50, 60, 70 et 100 chevaux.

Aster. Monobloc quatre cylindres en fonte. Il présente la particularité d'être désaxé, c'est-à-dire que le plan moyen des cylindres ne contient pas l'axe du vilebrequin, mais est déporté par rapport à lui : on sait que, dans les moteurs ainsi construits, la pression latérale du piston contre le cylindre au temps de l'explosion est fortement diminuée.

Aviatic-Rossel. Cylindres en fonte, jumelés. Les deux soupapes sont placées dans la culasse des cylindres, et ont des portées plates. Chacune d'elles est commandée par une tige-poussoir par l'intermédiaire d'un culbuteur. Refroidissement par l'eau.

Chenu. Rappelle par sa forme extérieure le type classique du moteur d'automobile dont il ne s'écarte guère. La grande puissance massique a été obtenue par la recherche d'un haut rendement mécanique et thermique, indices d'une construction soignée. Il a d'ailleurs fait ses preuves sur les appareils Brégnet.

Clément-Bayard. Le moteur exposé est un 70 chevaux.

Les cylindres comportent une chemise d'eau en cuivre rouge ondulé.

Les soupapes placées dans la culasse sont inclinées à 45°. L'arbre à cames est placé *au-dessus* des cylindres, dans le plan de symétrie des cylindres, et les cames attaquent directement les culbuteurs. Le dit arbre à cames reçoit son mouvement du vilebrequin par l'intermédiaire d'un arbre vertical muni de deux joints à la cardan : ce dispositif rend très aisé le montage du moteur et supprime tout inconvénient provenant du manque éventuel de parallélisme du vilebrequin et de l'arbre à cames.

La circulation d'eau est assurée par une pompe centrifuge. Graissage sous pression.

Clerget. Comme le moteur exposé en 1910, le Clerget a ses cylindres séparés et munis d'une chemise d'eau en cuivre rouge rapportée par le procédé électrolytique.

Les deux soupapes, verticales, sont placées dans la culasse et commandées par culbuteurs. A remarquer que les tiges-poussoirs actionnant les culbuteurs sont disposées concentriquement.

Labor-Aviation. Les cylindres sont tous renfermés ensemble dans une chemise d'eau en fonte : c'est donc presque un monobloc.

Les soupapes, disposées symétriquement, sont assez fortement inclinées sur la verticale. Le rendement thermique de ce moteur est d'ailleurs très élevé.

Panhard et Levassor. Cylindres à culasses en fonte munis d'une chemise d'eau en cuivre, rapportée et soudée. Les soupapes sont placées dans l'axe des cylindres, et concentriques.

Les portées de l'arbre-vilebrequin sont de gros diamètre et tubulaires, pour éviter les phénomènes de résonnance, particulièrement à craindre aux grandes vitesses dans le moteur à six cylindres.

Suère. Les quatre cylindres du moteur Suère sont enfermés à leur partie supérieure dans une seule chemise d'eau rapportée. Les soupapes, placées dans la culasse et inclinées à 45° sont commandées par un seul culbuteur.

La tige qui agit sur ce culbuteur agit donc alternativement en *tirant* et en *poussant*.

Werner et Pfleider. Ce moteur, de construction autrichienne est à chemise rapportée en nickel. Les soupapes, placées dans la culasse, sont disposées verticalement et commandées chacune par un culbuteur.

Un point intéressant à noter : tous les culbuteurs sont montés sur un axe commun qui est creux. Un graisseur à graisse consistante, disposé à l'extrémité, assure le graissage simultané et dispense de l'emploi, toujours désagréable, de la burette.

Les six cylindres. Les six cylindres des Chenu et Panhard ne diffèrent des quatre cylindres décrits plus haut que par le nombre des cylindres.

Si leur poids par cheval est quelque peu plus élevé que pour les quatre cylindres de même puissance, leur équilibrage meilleur et leur couple plus régulier rachètent et au delà cette légère infériorité.

2e Catégorie. — MOTEURS A CYLINDRES EN V.

Les représentants de cette classe sont peu nombreux, mais ici, la qualité rachète la quantité. Ce sont : Dansette-Gillet, de Dion, Renault.

Dansette-Gillet Ce moteur est refroidi par l'intermédiaire de l'eau : ses huit cylindres sont séparément enveloppés de chemises rapportées en acier. Les soupapes sont concentriques, et placées au centre des culasses. Chacune d'elles est commandée par un poussoir spécial.

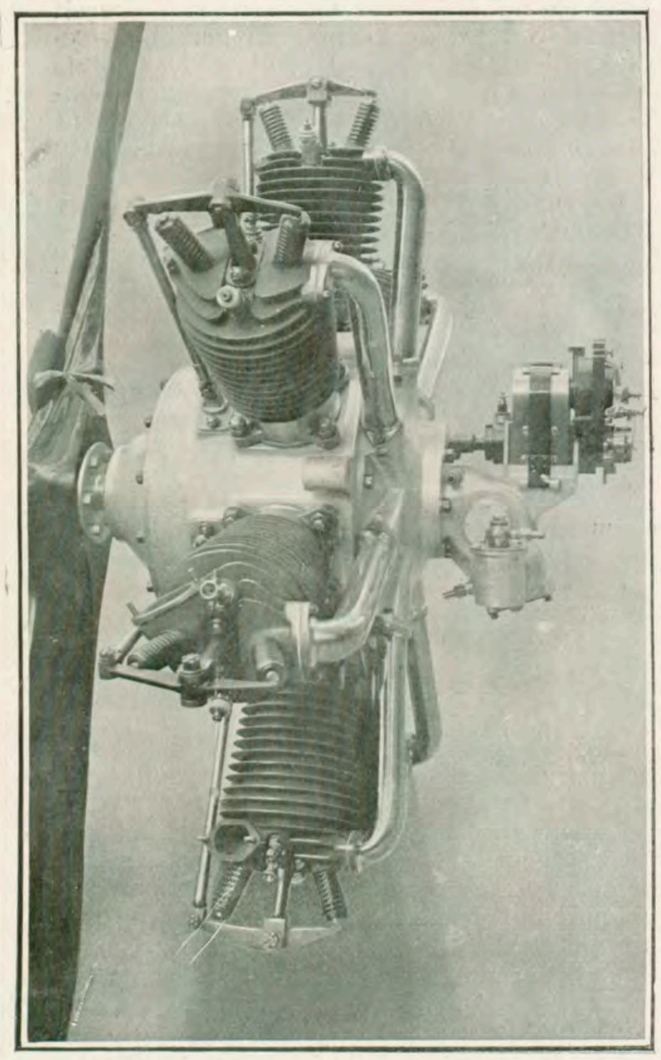
Chaque groupe de quatre cylindres est pourvu d'un carburateur.

Une seule magnéto assure le double allumage.

Les têtes de bielle présentent un dispositif particulier : une seule bielle est articulée directement sur chacun des manetons du vilebrequin. La bielle du cylindre voisin vient s'appuyer sur la première tête de bielle. On arrive ainsi à placer les deux cylindres du même V exactement dans le même plan sans employer de bielle à fourche.

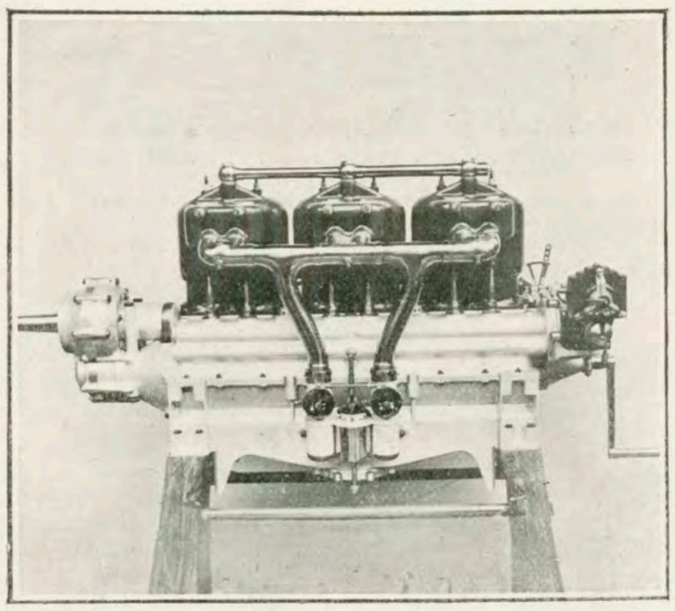
La maison Dansette expose en même temps un six cylindres (cylindres verticaux) destiné au dirigeable Spitz, actuellement en construction.

De Dion. Le moteur à huit cylindres en V de Dion n'est pas à proprement parler un moteur d'aviation. Il a été construit pour la



Moteur R. E. P.

Moteur à cylindres rayonnants qui se signala dans le Circuit Européen avec Gibert.



Moteur Chenu.

Moteur à 6 cylindres verticaux dérivé du moteur d'automobile, merveilleux de robustesse.

voiture, et a d'ailleurs largement fait ses preuves, depuis l'an dernier, sur la route.

Renault. Au Stand Renault, nons retrouvons de vieilles connaissances : les moteurs à quatre et huit cylindres en V, à refroidissement par air-cooling. Ils sont trop connus pour qu'il soit utile d'en refaire encore une fois la description.

Mais la famille s'est agrandie d'un nouveau membre : le moteur à douze cylindres.

Il est conçu et exécuté comme ses aînés. Les cylindres à ailettes sont à demi enfermés dans une chemise de tôle, où l'air est soufflé par un ventilateur centrifuge. Un seul arbre à cames assure la distribution, et il est calculé assez largement pour pouvoir porter l'hélice.

Cette démultiplication est rendue nécessaire par la très grande vitesse angulaire de régime (1,800 tours minute).

3e Catégorie. — MOTEURS A CYLINDRES RAYONNANTS ET IMMOBILES.

1re subdivision : Moteurs en étoile. — Anzani, R. E. P., Salmson.

Anzani. Anzani expose toute une famille de moteurs qui, comme membres d'une famille unie, présentent entre eux de très nombreux points de ressemblance. Il nous suffira d'en décrire un seul pour qu'on se fasse de l'ensemble une idée très suffisante.

Les cylindres sont en fonte, munis d'ailettes pour le refroidissement. Les soupapes, dans la culasse, sont parallèles à l'axe du cylindre. La soupape d'admission est automatique. La tige poussoir de la soupape d'échappement, sans doute pour que la symétrie soit respectée, traverse la tuyauterie d'admission.

Les cylindres sont perforés pour l'échappement à fond de course (sauf dans le type à 14 cylindres).

Les moteurs exposés sont :

Un trois cylindres, dit moteur en Y.

Un cinq cylindres.

Un quatorze cylindres : Les cylindres sont ici disposés dans deux plans parallèles, par groupes de sept. Les cylindres du groupe arrière sont placés entre ceux du groupe avant.

Deux cylindres consécutifs (un de chaque groupe par conséquent) ont une tuyauterie d'admission commune, qui bifurque en arrivant à hauteur des culasses.

R. E. P. Les moteurs R. E. P. se sont enrichis d'un nouveau type : Le moteur à sept cylindres en étoile n'est autre que le moteur classique à sept cylindres en éventail redressé. Il a 110 d'alésage, 160 de course, et donne 90 chevaux à 1.200 tours. Son poids en ordre de marche ne dépasse pas 210 kilogs.

Salmson. (*Type Canton-Unné*). En plus du type à sept cylindres, que nous avons vu en 1910, le stand renferme un moteur. à 9 cylindres en étoile.

Le refroidissement se fait par l'intermédiaire de l'eau (chemises de cuivre rapportées). Mais le radiateur n'est plus comme dans l'ancien type, disposé entre les cylindres : il est complètement indépendant du moteur.

A remarquer les ressorts des soupapes, qui ont la forme des ressorts dits *à pince* dont les topographes se servent pour fixer la boussole-breloque sur leur planchette : la partie active du ressort est ainsi soustraite à l'action de la chaleur et conserve toute son élasticité.

Le graissage est intéressant : une pompe, puisant l'huile dans un réservoir indépendant du carter, l'envoie au moteur. Une deuxième pompe (jumelée avec la première) reprend l'huile dans le carter pour la renvoyer au réservoir. On évite ainsi l'encrassement des cylindres inférieurs, et le refroidissement de l'huile est assuré, quelle que soit la température. Rappelons à ce sujet que l'appareil sur lequel Brégi a volé au Maroc était muni d'un moteur Salmson.

2e Classe. — Moteurs à cylindres en éventail. — Anzani, R. E. P.

Anzani. C'est le trois cylindres dit modèle des Ecoles Militaires. En dehors de la disposition des cylindres et de l'irrégularité du couple, rien ne le différencie de ses frères déjà décrits. Rappelons que c'est ce moteur qui a traversé la Manche avec Blériot.

R. E. P. Le moteur à sept cylindres en éventail paraît avoir complètement disparu : du moins il ne figure pas au Salon.

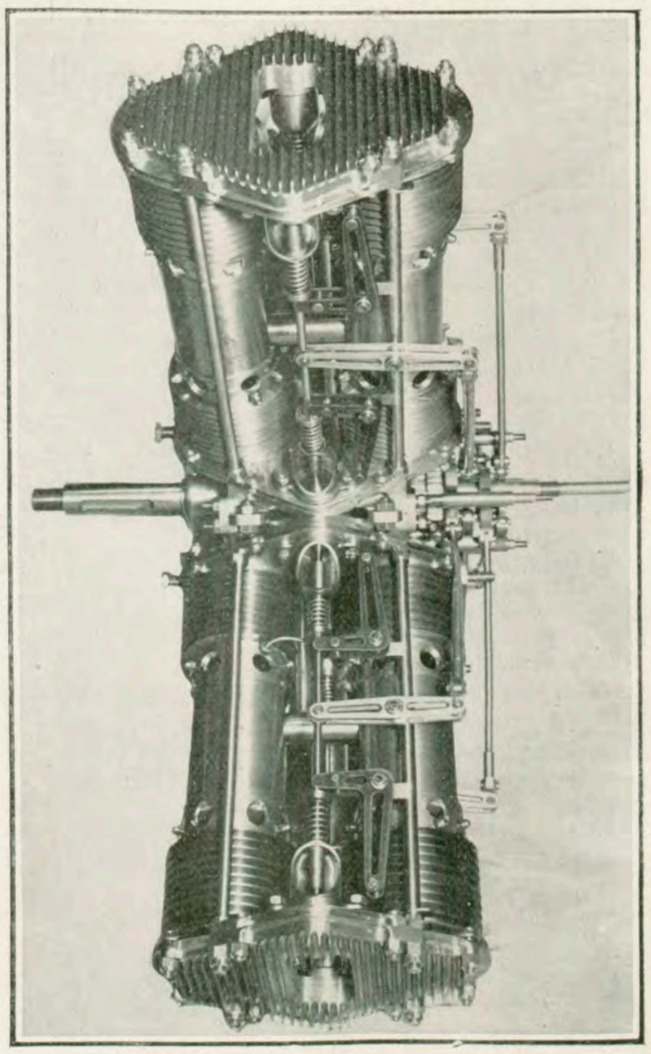
Il est remplacé par un moteur à cinq cylindres (deux groupes, trois et deux) qui procède de la même construction : soupapes concentriques, mues par un seul culbuteur pour deux soupapes : la came de distribution porte une rainure qui entraîne un galet fixé à l'extrémité de la tige.

Le cinq cylindres 100 × 140 donne 50 chevaux à 1.200 tours et pèse 110 kilos.

4e catégorie. — MOTEURS ROTATIFS.

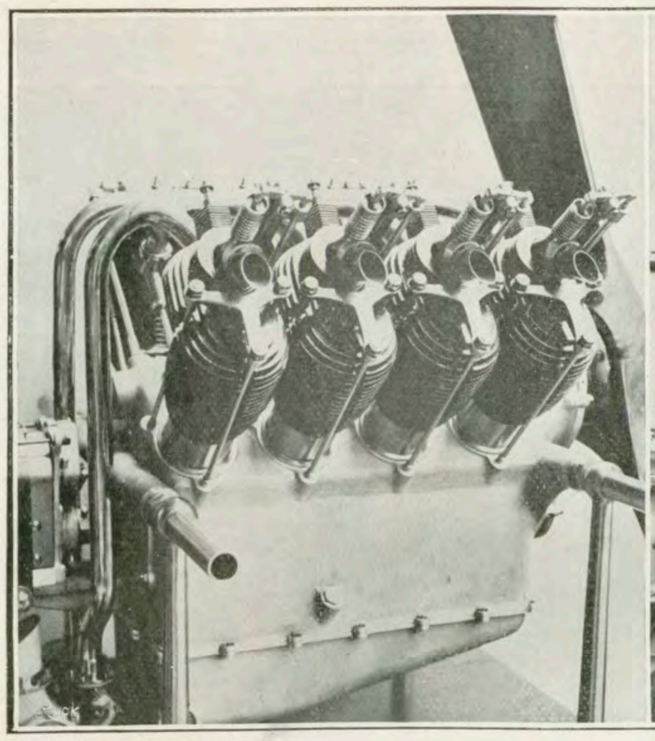
Ce sont : Burlat. Gnôme, Hélium, Laviator L. U. C. T., Rossel-Peugeot.

Burlat. Le moteur Burlat, que nous avons déjà pu voir au Salon de l'automobile il y a quatre ans, a conservé son ancienne forme sans y rien changer, et il a prouvé qu'il pouvait tout aussi bien faire marcher une voiture de tourisme, un camion... ou un aéroplane !...



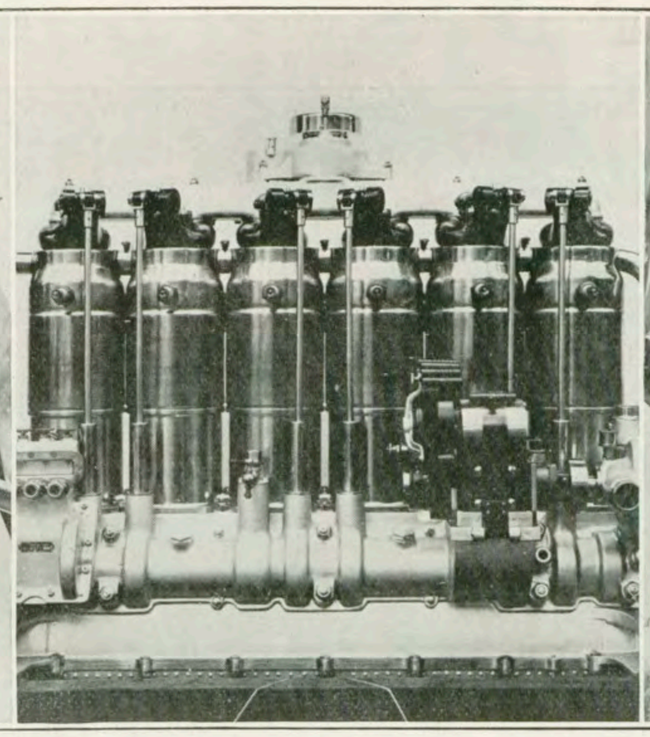
Moteur Favata.

Moteur à cylindres en croix d'un type tout à fait unique et qui donne d'excellents résultats.



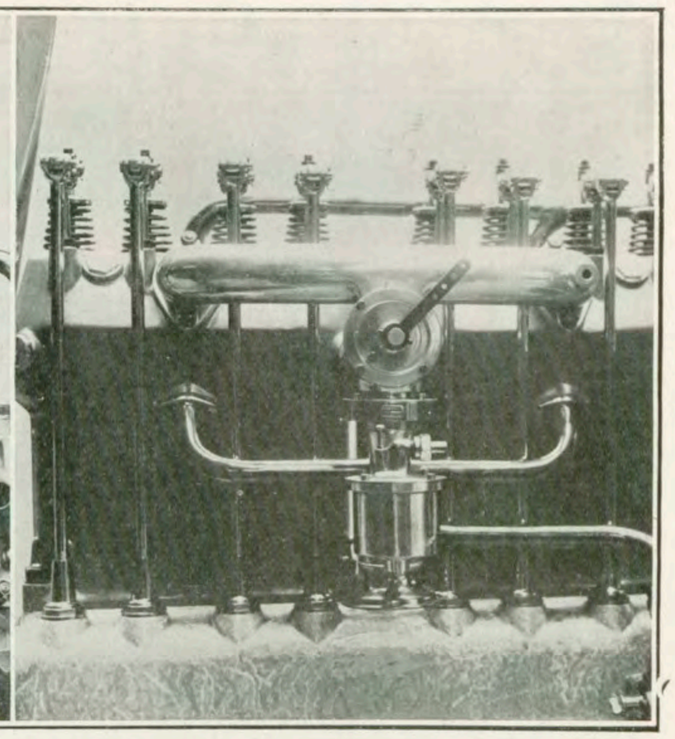
Moteur Renault.

Moteur à 4, 8 et 12 cylindres en V, trapu et bien équilibré.



Moteur Panhard.

Moteur à 4 et à 6 cylindres verticaux, dérivé du moteur d'automobiles.



Moteur Aviatic-Rossel.

Moteur de 50 chevaux, 4 cylindres, célèbre à juste titre en Allemagne.

Nous aurons sans doute l'occasion de revenir sur lui, et d'en donner une description complète, qui nous conduirait trop loin aujourd'hui.

Contentons-nous de rappeler que les deux cylindres opposés attaquent un même maneton, et que les tiges des pistons sont invariablement fixées suivant l'une de ceux-ci : l'articulation du pied de bielle disparaît. Ce dispositif est rendu possible par l'élégante application d'une propriété des hypocycloïdes, dite théorème de Lahire. Le vilebrequin et l'ensemble des cylindres tournent *dans le même sens*, le vilebrequin deux fois plus vite que les cylindres.

Plusieurs types sont exposés : un quatre cylindres, un huit cylindres et même un seize cylindres.

L'hélice est montée sur un arbre démultiplié par rapport au vilebrequin au moyen de pignons satellites : cet arbre peut tourner à la volonté du client, dans le même sens que le moteur, ou en sens inverse, comprenant ainsi l'effet gyroscopique.

Gnôme. Les moteurs les plus célèbres sont, dans notre étude, ceux auxquels nous consacrons le moins de place : ils le doivent à leur notoriété même : qui ne connaît en effet le gnôme dans ses moindres détails ?

Les deux types exposés sont le sept et le quatorze cylindres. L'admission a lieu dans le carter, comme dans le type d'il y a deux ans.

Hélium. *(Valdelièvre)* L'Hélium est un moteur à deux temps, à six cylindres à double effet. Les cylindres sont disposés deux à deux en tandem et portent en outre sur un prolongement logé dans le carter, une pompe pour comprimer les gaz avant leur admission.

Comme tous les deux temps, il est dépourvu de soupapes.

Les six cylindres à double effet font le même travail que vingt-quatre cylindres d'un moteur ordinaire à deux temps. Il y a donc 12 explosions par tour, soit 240 à la seconde !

Encore un moteur à étudier en detail.

Laviator. Le Laviator est également un moteur à deux temps. Il comporte trois cylindres. Nous l'avons déjà vu l'an dernier du reste.

La distribution se fait par tiroir rotatif, et la compression a lieu dans le carter.

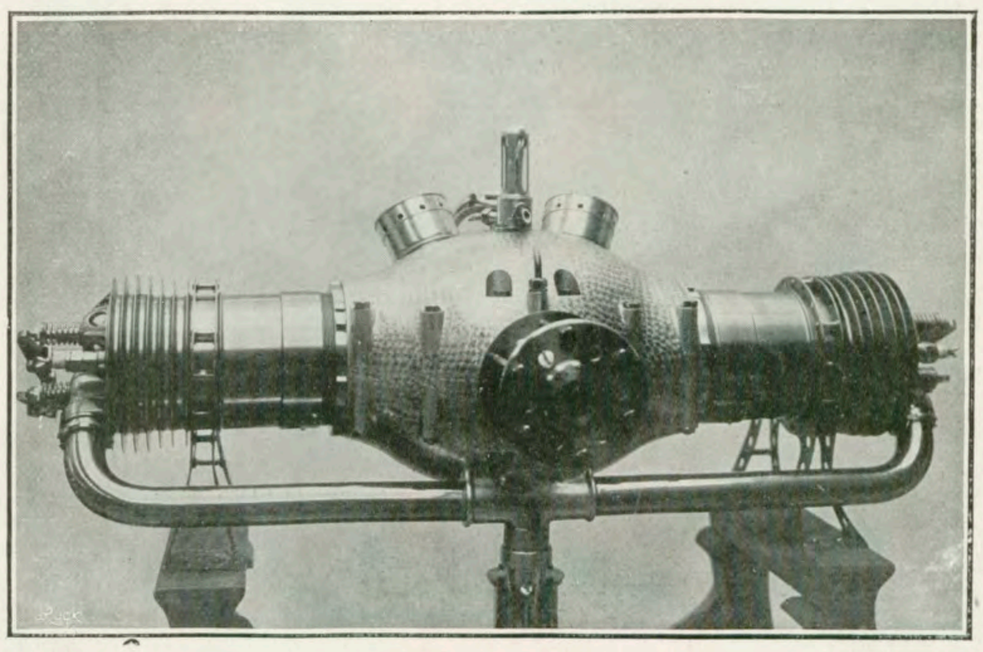
L. U. C. T. Le moteur est un sept cylindres rotatif. Les deux soupapes de chaque cylindre sont commandées par deux culbuteurs séparés.

Le Rossel-Peugot Au contraire, n'a qu'une tige de commande pour les deux soupapes. Cette tige agit alternativement par traction et compression. Il comporte également sept cylindres.

5e Catégorie. — MOTEURS A CYLINDRES OPPOSÉS.

Ce sont : Nieuport, Œrlikon, Sirius.

Nieuport. Deux cylindres horizontaux opposés, à ailettes. Ce moteur rappelle celui qui équipait les aéroplanes du type « demoiselle », qui avait eu une si grande vogue après les exploits de Santos-Dumont.



Moteur Nieuport.

Le moteur Nieuport avec lequel le regretté constructeur avait battu de nombreux records de vitesse.

Sirius. Qui, lui, est à refroidissement par l'eau.

Œrlikon. Ce moteur a quatre cylindres opposés deux par deux. Nous l'avons déjà décrit l'an dernier.

Il présente la particularité d'avoir ses têtes de bielles complètement découvertes (roulements à billes).

Restent les moteurs hors catégories :

Beck, Favata, Messpa, Salmson, Canda, Ligez.

Une très longue description serait nécessaire pour en faire comprendre le fonctionnement. Comme la place nous manque, nous nous bornerons à signaler leurs formes extérieures, nous réservant d'y revenir plus longuement par la suite.

Beck. Moteur rotatif à quatre cylindres ayant la forme d'une portion de tore.

Favata. Moteur à seize cylindres, disposés en croix, par deux groupes de huit accolés. Les cylindres sont fixes et quatre pistons travaillent sur la même bielle. C'est un moteur très admiré des techniciens, car il est établi de manière à développer une puissance variable par groupes élémentaires indépendants.

Il répond aux désiderata de l'aviation en général et de l'aviation militaire en particulier.

Messpa. *(Clerc et Quantin)* quatre cylindres horizontaux accolés par la culasse. Les pistons attaquent deux arbres vilebrequins rendus solidaires par un arbre parallèle aux cylindres.

Salmson. Expose, à côté de ses moteurs en étoile, un moteur dont les sept cylindres sont disposés symétriquement par rapport à l'axe du vilebrequin, et *parallèlement* à cet axe. L'arbre du moteur est commandé par les bielles à l'aide d'un ensemble de deux plateaux.

Ce moteur a extérieurement une forme ovoïde absolument spéciale.

Canda. Ce moteur a déja été exposé l'an dernier au salon de l'aviation, il est constitué par dix cylindres disposés en étoile sur le carter. Les axes de ces cylindres sont tangeants à un cercle concentrique au moyeu.

Dans chaque cylindre se meut un piston muni de sa tige, dont la tête se compose d'un axe supportant deux galets roulant dans une rainure en forme de came. Cette came sert, tantôt de guide, tantôt de butée, elle s'éloigne et se rapproche alternativement de l'axe fixe, de sorte que le piston entraîné par la rotation du cylindre, exécute son mouvement rectiligne alternatif.

Le moteur Canda n'a ni bielle, ni vilebrequin, ni soupapes, ni arbre à cames, il est à quatre temps, mais ses quatre temps ne sont pas égaux.

Ligez. C'est un bi-rotatif. L'arbre vilebrequin sur lequel est calée l'hélice, et le moteur, sont tous deux animés de mouvements de rotation en sens inverse.

On arrive ainsi à supprimer les couples perturbateurs dus aux effets gyroscopiques des moteurs rotatifs simples.

Ce moteur tourne à 300 ou 400 tours en régime normal et l'hélice trois fois plus vite.

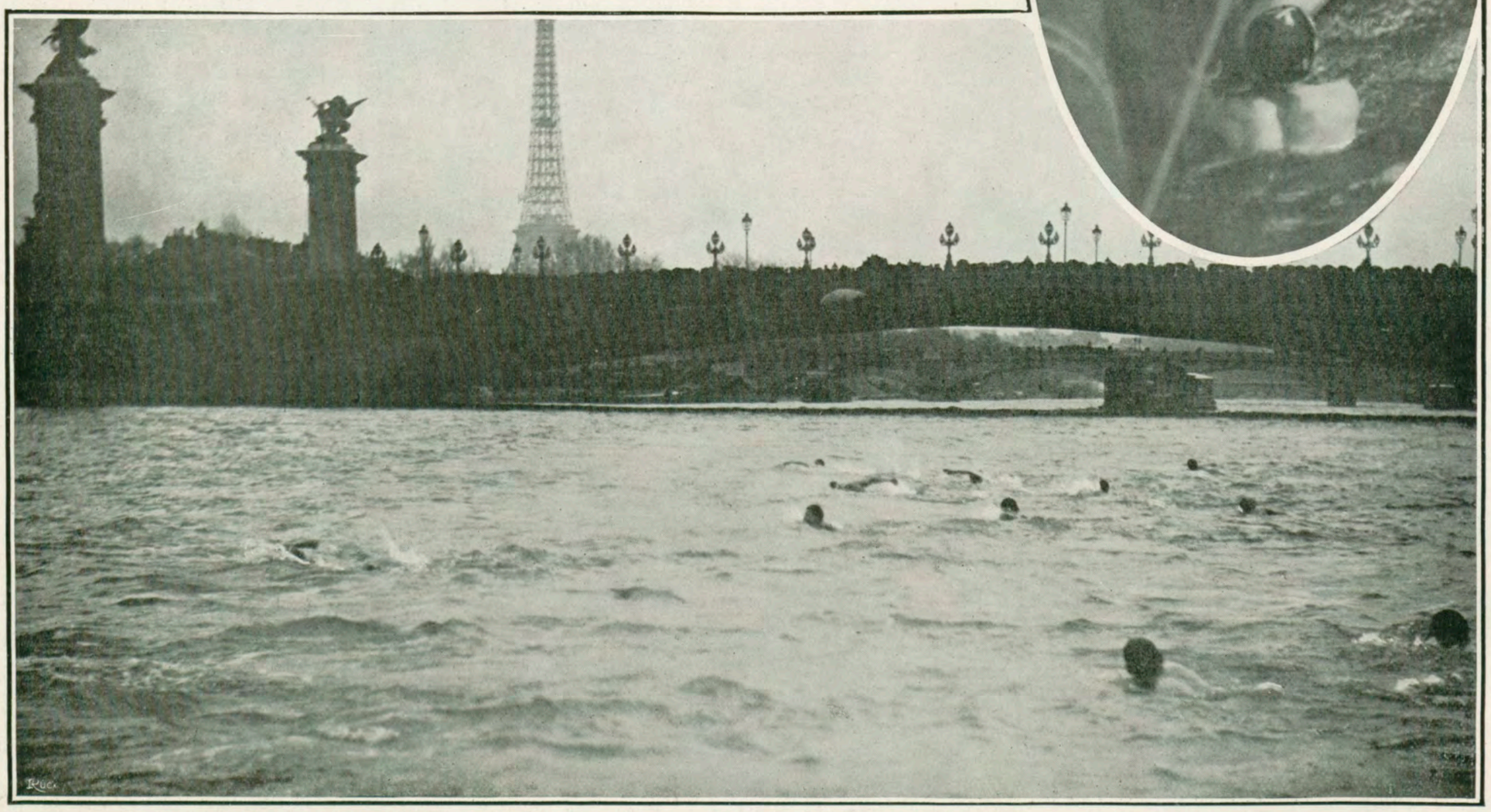
Voilà, aussi complète que possible, la revue des moteurs du Salon. Si nous en avons oublié, nous serions très obligés aux constructeurs de vouloir bien nous le signaler, afin que nous puissions y revenir dans la suite pour être complets.

HENRI PETIT,
ancien élève de l'Ecole polytechnique.

LA COUPE DE NOËL

Le départ pour la traversée de la Seine

Quinze courageux nageurs ne craignirent pas le jour de Noël de se jeter à l'eau pour accomplir la traversée de la Seine au Pont Alexandre. Cette épreuve avait attiré des milliers de spectateurs.



La lutte contre le courant.

Malheureusement le courant traître entraîna plusieurs concurrents qui ne purent se classer. Meister, le favori, fut victime de cet incident, quoique ayant tenu la tête pendant plus des trois quarts du parcours. Il laissa la victoire au Belge Courbet en 1 m. 45. Ce fut une profonde désillusion pour les admirateurs du Français qu'ils espéraient voir triompher une fois de plus. En médaillon, Courbet à l'arrivée.

LE CHRISTMAS DES COUREURS

Le départ.

*Le cross cyclo-pédestre, organisé par l'*Echo des Sports, *s'est disputé dimanche dernier, sur une distance de 25 kilomètres.*

Pélissier.

La victoire est revenue en 54 m. 15 s. à Pélissier, le vainqueur du tour de Lombardie, qui triompha à l'emballage après une lutte très ardente avec Tribouillard.

Un sous-bois.

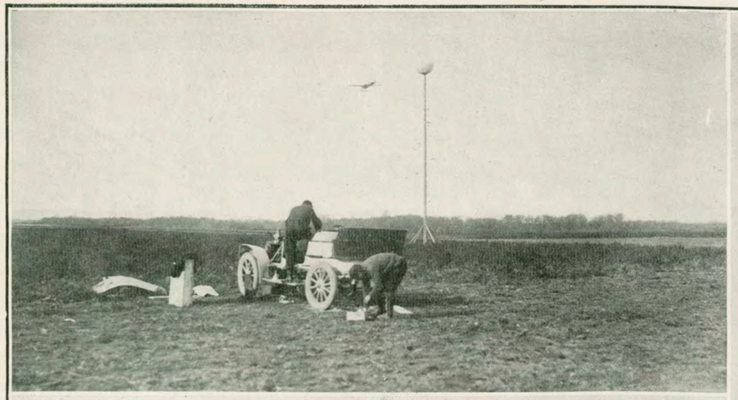
On constate, d'après cette photographie, que les coureurs étaient aux prises avec les plus grandes difficultés lorsqu'ils abordaient les sous-bois.

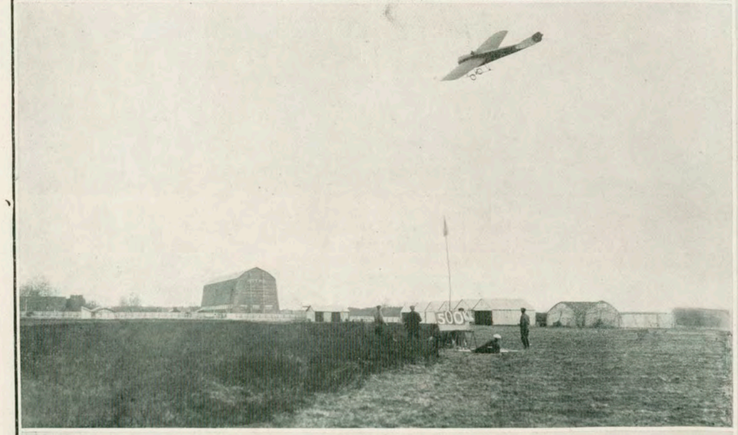
Tribouillard.

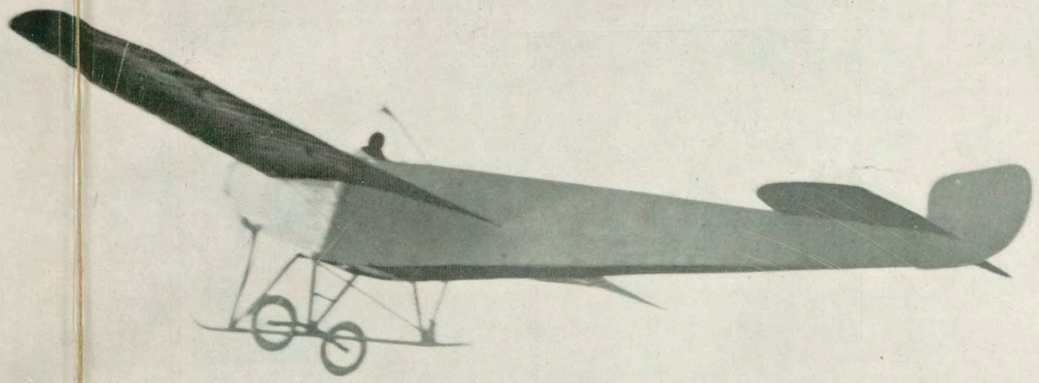
Tribouillard s'est classé second à une longueur de Pélissier. Christophe en tête pendant longtemps, finissait 3e à huit longueurs, non sans s'être courageusement défendu.

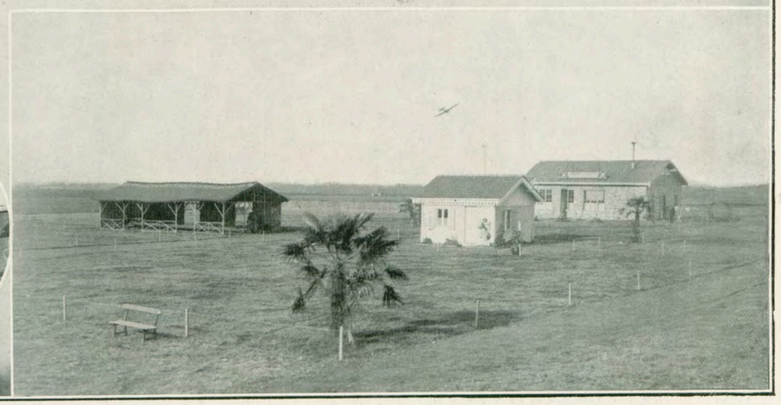
La Vie au Grand Air

L'AVIATEUR GOBÉ BAT LES RECORDS DE DISTANCE SANS ESCALE A PAU









LES DIVERSES PHASES DU RECORD DE GOBÉ

On sait que le Criterium de l'Aéro-Club, doté d'un prix de 10.000 francs, sera gagné par l'aviateur qui, au 31 décembre, aura couvert dans l'année la plus grande distance sans escale. Cette épreuve remplace l'ancienne Coupe Michelin, modifiée depuis 1911. Tour à tour cette année, Olieslaegers d'abord, Fourny ensuite, s'attaquèrent aux records qu'ils battirent. Le Belge couvrit le 17 juillet, 625 kilomètres en 7 h. 18 m. 26 secondes, Fourny porta ce chiffre à 720 kilomètres en 11 h. 1 minute, le 1er septembre. Il battait en même temps le record de la durée. Le 24 décembre dernier, le jeune pilote Gobé se révélait à l'attention publique en accomplissant un exploit encore plus admirable. A Pau, il se mettait en piste à 8 h. 9 du matin et tournait jusqu'à 4 h. 25 de l'après-midi, ayant volé 740 kil. 255 en 8 h. 16. Les remous le gênèrent sans cesse, c'est pourquoi il ne put atteindre la vitesse de 101 kilomètres à l'heure que fait ordinairement son appareil. Il dût s'arrêter faute de combustible. Il avait emporté 260 litres d'essence et 65 litres d'huile ; soit de quoi tourner pendant 11 heures. La lutte contre le vent usa une grande partie de son carburant. (Détails techniques : Tissus Eagle, moteur Gnôme, magnéto Bosch, hélice Chauvière, Lougie Oléo.)

Le Concours de Noël de *La Vie au Grand Air*

Nous publions aujourd'hui les résultats de nos Grands Concours de Noël.

Nos Grands Concours de Noël, ont remporté le plus vif succès auprès de nos lecteurs et abonnés. L'idée que nous proposions, d'établir un classement entre les seize célébrités sportives, parues en hors-texte dans notre numéro de Noël, a plu à tous.

Notre grand Concours d'honneur

Nous nous sommes tout d'abord préoccupés des lauréats de nos concours précédents, qui seuls étaient admis à participer à l'épreuve finale, dotée d'un prix unique de 500 francs en espèces. Avec l'ensemble de leurs réponses nous avons établi une liste type où chaque champion se trouvait classé d'après le nombre de suffrages recueillis par lui. La voici :

1. Beaumont.
2. Védrines.
3. Carpentier.
4. Bouin.
5. Garros.
6. Burgess.
7. Renaux.
8. Hélen.
9. Vidart.
10. Bellenger.
11. Garrigou.
12. Ellegaard.
13. De Malherbe.
14. Hemery.
15. Bablot.
16. O'Neill.

En possession de cette liste idéale, nous avons commencé l'examen des réponses, pénalisant les concurrents d'autant de points qu'il se trouvait d'écart entre leur classement et celui que nous donnons ci-dessus. Par exemple dans une reponse, trouvant Beaumont septième, nous marquions 6 points, Bouin quatrième, zéro, Hemery sixième, huit points etc... Le vainqueur devait être fourni par celui ayant le moins de points à son actif. En cas d'ex-æquo le concurrent comptant le plus de zéros se voyait favorisé.

C'est M J. Deblangey, 7, rue Véronèse, à Paris, qui a été l'heureux gagnant de notre grand concours doté d'un prix unique de 500 francs en espèces. Il n'a été pénalisé que de 4 points.

Voici d'ailleurs sa réponse : 1. Beaumont, 2. Védrines, 3. Garros, 4, Bouin, 5. Carpentier, 6. Burgess. Les autres dans l'ordre de la liste type.

Se classaient ensuite bien après M. Deblangey.

MM. Arnould Paris, Forchies-la-Marche (Hainaut). Poussin, Saint-Aubin-le-Vertueux, par Bernay. Victor Millet, 1, rue du Cloître, Châlons-sur-Marne. Léon Rabé, Cherbourg. J. B. Corre, Landivisiau (Finistère). Achard, Thoissey (Ain). A. Cathelineau, 2, avenue Hoche, Paris. Léon Bellet, 1, rue de l'Hôtel-de-Ville, Dieppe. Louis Mariage, 28, place Nationale, Gournay-en-Bray. M. Ribierre, Tonnerre. Ch. Rousseau, 5, rue J.-B.-Clément, Ivry. Mussel, 71, boulevard Gambetta, Calais. A. Porteneune, 14, rue de Moscou, Paris. V. Ganne, Combrie (Maine-et-Loire). G. Verleysen, 176, avenue de Longchamp, Uccle. A. Callet, 11 *bis*, rue Mercière, Saint-Claude. Pelletier, Roanne. Torrelli, 40, rue Pastorelli, Nice. G. Martin, Marle (Aisne). Maurice Vigne, 122 avenue Victor-Hugo, Paris. Dr Villers, 30, rue Childéric, Tournai. M. Lematte, 32, rue d'Hauteville, Paris. J. de Blangermont, 14, place Saint-Michel, Amiens. L. Lacoste, 16, avenue de Bayonne, Biarritz. J.-M. Bessèche, Caen. E. Haraut, 40, rue de Chabrol, Paris. Omer Durieux, 12, rue Bertholet, Paris. M. Danguillaume, Quessy. M. Méricamps, 40, quai d'Orléans. André Delage, 39, rue Notre-Dame, Saintes. Emile Leroy, Thiéville (Calvados). Bergasse, 54, rue Sainte-Victoire, Marseille. Georges Auger, Fontainebleau. Pierre Gelée, 2, Rampe Jonas, Lefranc. P. Miquet, 16, rue Charlemagne, Paris. Jehan Martin, 26, rue Davioud. Vulpée, 13 *bis*, rue Marchande, Le Mans. Crombez Bigotte, 112, rue de Paris, Lille. Maurice Potier, 21, rue Montbrun, Paris. Georges Vézinet, 19, rue de Flandre, Paris. Georges Leblanc, 46, rue Faidherbe, Lille. Delon, 20, rue Jacques-Cellerier, Dijon. Geo Mesmin, avenue de l'Orge, Juvisy. Jules Dell, 184, rue Crapaurue, Verviers.

Nous nous sommes présentés aussitôt après le dépouillement, chez M. Deblangey, pour lui annoncer sa victoire dans notre Grand Concours d'honneur et l'en féliciter.

« C'est une bien bonne nouvelle, que celle que vous m'apportez là, nous a-t-il dit, je ne m'y attendais guère, et cependant j'avais déjà été classé premier de votre septième concours sur le grand Prix hippique de Deauville.

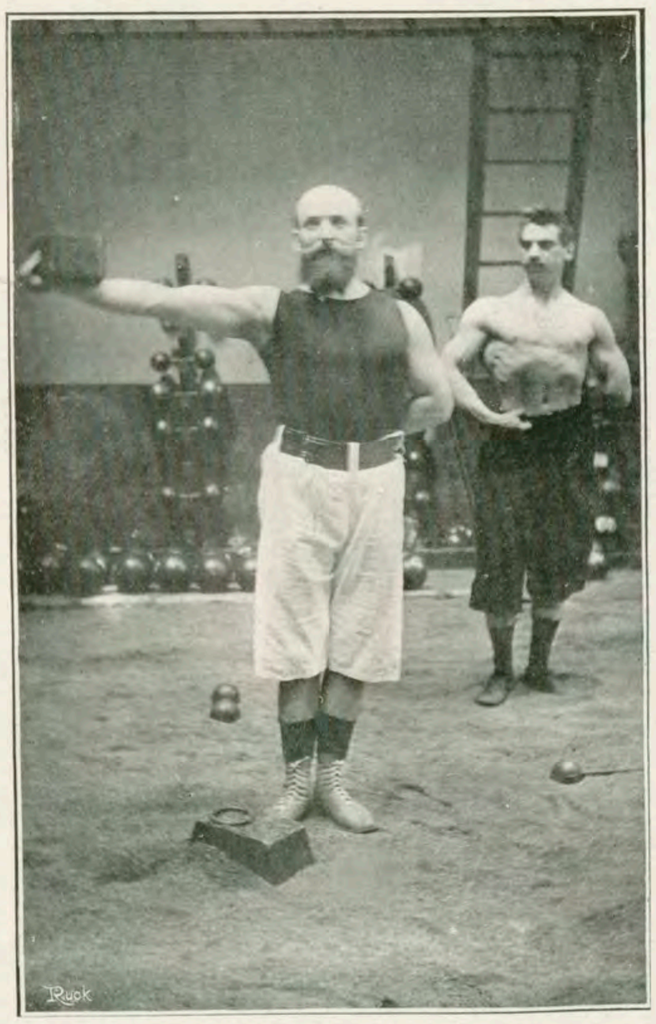
Comment j'ai gagné ?

« J'ai tout simplement classé les champions d'après la valeur que je leur attribue, ce qui ne veut pas dire que j'aie raison. J'ai placé les aviateurs en tête, parce que leur renommée est je crois plus mondiale que celle des boxeurs, pédestrians et autres, qui ont un public d'admirateurs plus restreint.

Je ne saurais trop remercier la *Vie au Grand Air*, le plus intéressant des organes sportifs, qui m'offre un cadeau de Noël si agréable. »

Notre autre Concours

L'épreuve spéciale, organisée pour nos lecteurs et abonnés non favorisés dans nos dix précédents concours, a remporté, elle aussi, le plus grand succès, nous l'avions dotée de prix importants constitués par des ouvrages de la librairie Pierre Lafitte et Cie. Le sujet étant le même, que pour notre grand concours d'honneur, nous avons appliqué la même méthode de classement.



M. J. Deblangey.

Le gagnant de notre Grand Prix de 500 francs. C'est un amateur convaincu des exercices physiques.

Voici la liste type, établie par l'ensemble des 787 réponses reçues.

1. Beaumont.
2. Védrines.
3. Garros.
4. Burgess.
5. Bouin.
6. Carpentier.
7. Renaux.
8. Hélen.
9. Bellenger.
10. Vidart.
11. Garrigou.
12. Ellegaard.
13. De Malherbe.
14. Hemery.
15. Bablot.
16. O'Neill.

On voit qu'elle diffère peu de celle de l'autre Concours. De 5e Garros passe 3e, Burgess de 6e passe 4e, Bouin recule d'une place et Carpentier de trois. Vidart et Bellenger passent l'un à la place de l'autre.

Le vainqueur a été M. E. Bonnissent, à Carentan (Manche), qui a été pénalisé de 8 points seulement, donnant 14 champions dans l'ordre voulu ; il gagne 100 francs en volumes de la librairie Pierre Lafitte et Cie. Derrière lui se classent :

2. M. Louis Mazard, 104, avenue de Saint-Ouen, Paris, 12 points, qui gagne 50 francs en volumes de la librairie Pierre Lafitte et Cie.

M. Edouard Dufay, Société franco-russe, Khanjenkovo, Russie, 13 points, qui gagne 30 francs, en volumes.

4. M. Maurice Chancelier; 7, rue des Fontaines, Lorient (Morbihan), 12 points, qui gagne 20 francs, en volumes.

5. M. Antoine de la Baume, 9, rue de la Baume, Paris, 16 points, qui gagne 10 francs, en volumes.

6. M. Antoine Arcens, rue Holgate, Carentan (Manche), 18 points, qui gagne 10 francs, en volumes.

7. M. Charles Grandin, 6, rue Crespino, Paris, 18 points, qui gagne 3 fr. 50, en volume.

8. M. Jacques Roman, 2, quai Saint-Clair, Lyon, 18 points, qui gagne 3 fr. 50, en volume.

9. M. Rayon, Comptoir d'escompte, Calais, 18 points, qui gagne 3 fr. 50, en volume.

10. Robert Leroy, 36, avenue de Wagram, Paris, 19 points, qui gagne 3 fr. 50, en volume.

Viennent ensuite :

MM. Lacroix, 35, faubourg Marcel, Saint-Claude. Audin, 30, quai des Célestins, Paris. Rousseau, 84, rue de Paris, Saint-Denis. Tourmente, Lycée Malherbe, Caen. Paget, 204, rue de la République, Morez. Cheminais, Lycée de Nantes. Robert et Maurice Lamy, 17, rue Gribeauval, Amiens. A. Marie, 1, rue du Pain de Seigle, Saint-Lô. G. Lheureuse, Dison (Belgique). Feuillette, 64, rue Saint-Aspais, Melun. Fernand Jardin, Caen. A. Beaucarne, 58, rue de Rouffach, Mulhouse. Lionel Lerch, 24, Côte d'Ingouville, Le Havre. Longchamp, 17, rue du Banquier, Paris.

Dalloz, Saint-Claude (Jura). J. Bauer, 6, rue Rosa-Bonheur, Paris. Geo Molinié, Caen. L. Fargeas, 15, rue des Nonnains-d'Hyères, Paris. G. Ponzoni, 18, via Boccacio, Milan. G. Bolewski Kriff, 19, Tevegrerenko (Russie méridionale). Niel, Charny (Yonne). Barré, Saint-Didier-sur-Chalaronne (Ain). Math. Miesten, 38, rue Gérard-Champs, Verviers. Louis Delmont, 207, avenue Daumesnil, Paris. J. Dejous, Doubajac (Hautes-Pyrénées). R. André, 23, rue de Laroche, Saintes. Estore Giudicini, Tuori Porta Azeglio, Bologne (Italie). M. Debray, 3, rue Racine, Le Havre. Blache, 19, rue de Lyon, Givors. Ch. Chanon, Viry-Châtillon. François Lanchou, Plouescat (Finistère). Ch. Le Goaer, 53, rue Traverse, Brest. Léon Clerc, 19, rue Charbonnerie, Saint-Brieuc. Marcel Ramet, rue Du Fayel, Etaples. Sénécal, Lycée Malherbe, Caen. Duclos, 12, rue Parmentier, Ivry-sur-Seine. Joseph Fossier, 23, quai Voltaire, Paris. Ch. Tallost, 5, rue Poulain, Elbeuf. Eugène Rosen, 17, rue Richelieu, Odessa. Pierre Farjon, Chailly-sur-Lausanne. H. Magerand, rues de Bordeaux et d'Alger, Vichy. Bonhoure, 4, rue Belfort, Lyon, Léon Vanmecq, 6, rue Dupetit-Thouars, Lille. Boisjard. 8 *bis*, rue Banchereau, Tours. Camaret, 3 *bis*, rue des Champs, Le Mans. Guenin, 136, rue Bressigny, Angers. Ed. Moral, 13, rue du Magasin, Lille. Félix Zammit, 8, rue d'Espagne, Tunis. J. Gausseron, 55 *bis*, rue de l'Assomption, Paris. R. de Gottal, 111, chaussée de Malines, Anvers. G. B. Cora, Hôtel de la Paix, Lausanne, Geo Broillet, Winterthur (Suisse). Al. Bordonaro, villa Adriana, Palerme. E. Abadie, Castres (Gironde). A. de Wèvre, 9, rue Saint-Jacques, Lille. Maysonnane, 6, rue Sainte-Barbe, Oloron. P. Sehwich, Tunis. Gabory, Condé (Maine-et-Loire). Chassaingt, 6, place Delille, Clermont. Kiescl, 50, rue Dalayrac, Fontenay-sous-Bois. Schurer, 2, rue Royale, Versailles. Jussiaume, Avrillé (Maine-et-Loire). Jean de Grailly, 46, rue du Ranelagh, Paris. E. Renault, 42, quai d'Orléans, Paris. Péry, Collège d'Autun, Autun. L. Graillot, 6, avenue Saint-Florentin, Auxerre. P. Najotte, 46, rue Faidherbe, Lille.

F. Pavis, Forchies-la-Marche (Hainaut). Houben, 81, rue du Centre, Verviers. Tempez, Dailleurs (Somme). F. Colin, rue Commandant-Rivière, Nantes. Antonin Crozier, Mornant (Rhône). Vulpée, 13 *bis*, rue Marchande, Le Mans. Deldulf, Saint-Denis Westrem (Belgique). B. Lancrenan, 15, rue Montparnasse, Paris. Gaudillot, 57, rue Rennequin, Paris. Choche, rue Monsky. Le Caire. Oriol Victor, 7, boulevard Carnot, Le Puy. Calvayrac, 6, faubourg de Lattes, Montpellier. P. Soule, Seurre (Côte-d'Or). Nicolosi, 20, via Conservatorio, Milan. L. Poulhaux, 17, rue des Moines, Paris. Roger, Pomerols (Hérault). F. de Marolles, place J.-Augiran, Mendes. Marius Delon, 20, rue Jacques-Cellerier, Dijon. Marcel Bouillon, 23, rue de Châteauneuf, Tours. P. Méricamp, 40, quai d'Orléans, Paris. J. Lévy, 1, place Saint-Clair, Lyon. Silvelor, 16, Diego de Léon, Madrid. Philippe Deneux, 93, rue de Longchamp, Paris. Pichery, 21, rue de Pomereu, Paris. J. Benzin, rue Sainte-Suzanne, Orthez. Mariage, 28, place Nationale, Gournay-en-Bray. Joannes, 75, rue du Faubourg-Saint-Martin, Paris. Jean de Loriol, 52, Clausiustrasse, Zurich. E. Derlon, Quessy (Aisne). René Legras, 87, rue de l'Ouest, Paris. Gonzale, 6, rue Ronigo, Alger. Jean Verlé, 66 *bis*, rue d'Iéna, Lille. Haraut, 11 *bis*, avenue Princesse, Le Vésinet. Gibert, 9, Piazza Castello, Milan. Leo Frauzo. 20, rue des Postes, Biarritz. A. Arnaud, Pavillon des Alpes, Biarritz. Ch. Grenaud, Autun. N. Martin, 26, rue Davioud, Paris. D. Van Kempen, 12, rue Saint-Bertin, Saint-Omer. M. Eloy, 23, rue de Saint-Quentin, Le Havre. Camille Bernard, Château de l'Ormoy, Saint-Michel-sur-Orge. Bernard, Contres (Loir-et-Cher). J. Brousse, 16, rue Bouchut, Paris. G. de Vos, Saint-Nicolas-Wales (Belgique). A. Bouyala, 4, avenue Monplaisir, Nice. Devrièse, 9, rue Seguin, Lens. M. Durieux, 12, rue Bertholet, Paris. Delacourt, 48, rue Gambetta, Caudry (Nord). J. Bos, 84, boulevard Saint-Germain, Paris. Bassan, 190, rue de la Convention, Paris. A. Valemy, 20, rue des Prés, Nogent-le-Rotrou. Yvan Turmau, 11, rue Grécourt, Tours. A. Charlier, Zieblandstrasse, 39, Munich. Joseph Balas, 88, boulevard du Nord, Lyon. A. Tilliers, 4, place Thorigny, Paris, etc.

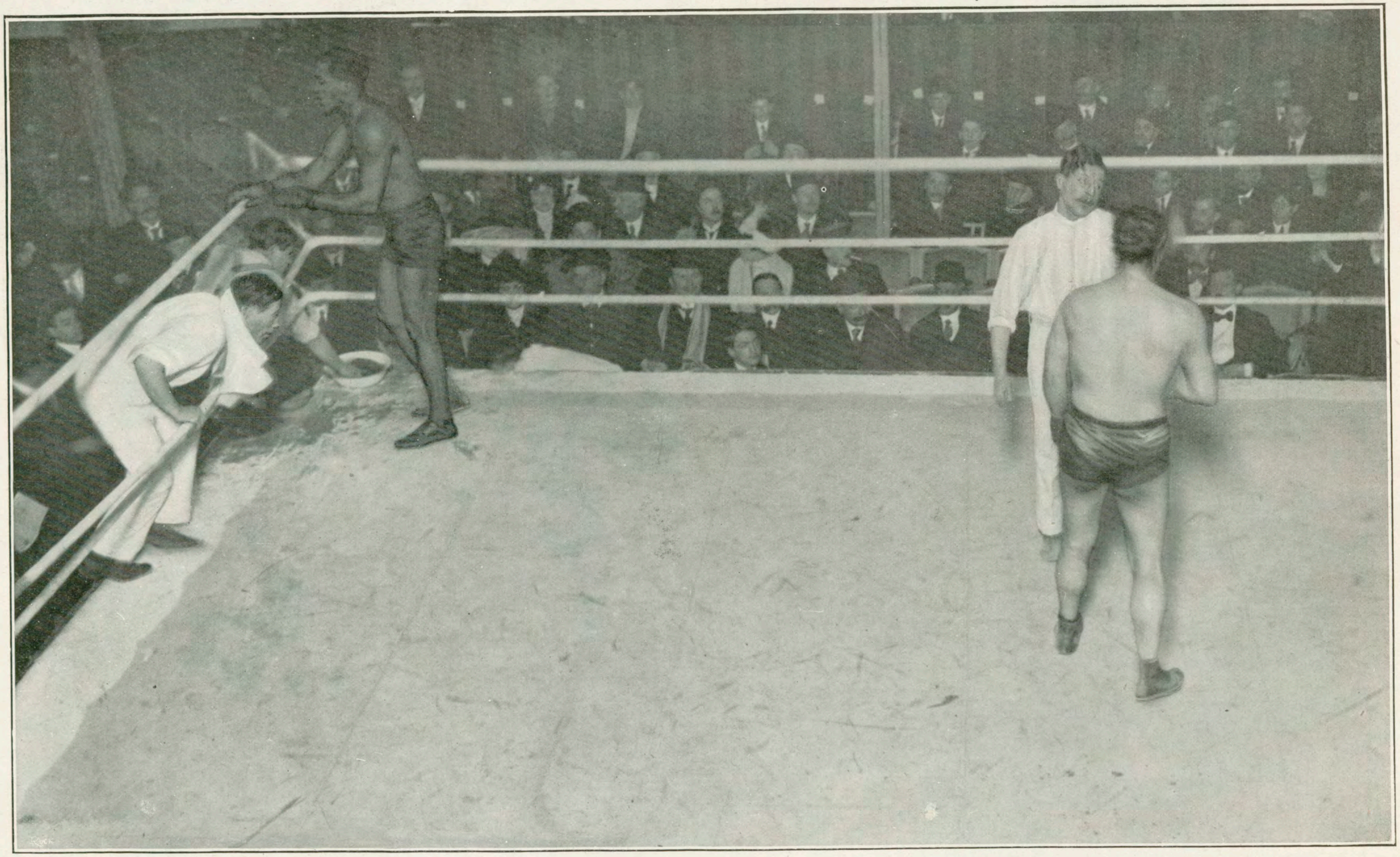
Il ne nous reste plus maintenant qu'à remercier tous nos amis, lecteurs et abonnés, d'avoir répondu avec empressement à nos concours et à leur donner rendez-vous pour les nouvelles épreuves que nous organiserons l'an prochain.

Pierre Lafitte et Cie.

Voir dans notre prochain numéro, la transformation de la *Vie au Grand Air*.

La Vie au Grand Air

LA SOIRÉE DES ESPOIRS BLANCS DÉÇUS



HUBERT ROC SE FAIT DISQUALIFIER

Samedi dernier, nous étions conviés à une compétition de poids lourds. Hélas! leurs rencontres furent dénuées d'intérêt. Ce n'est pas encore de cette phalange que sortira l'homme qui deviendra champion du monde un jour. Le public a été à même de constater, au cours de cette soirée, la monotonie qui résulte des matches entre poids lourds. Combien sont plus intéressants les combats de novices. Ceux-ci au moins possèdent un courage et une énergie qui les rendent sympathiques. Les poids lourds, eux, lorsqu'ils sont touchés un peu durement, abandonnent ou se couchent. Le grand combat mettait aux prises le champion de France, Hubert Roc, et le nègre Kid Jackson. Le Français était battu, lorsqu'il frappa plusieurs fois trop bas et se fit ainsi disqualifier au sixième round

LES ÉQUIPES QUI VIENNENT (1)

IX

Nous parlerons aujourd'hui d'une équipe de seconde série qui fut, il y a quelques années, un rival dangereux pour les clubs de première série. L'Association Sportive Française qui reprendra vraisemblablement cette année la place à laquelle elle a droit.

Il y a quelques années, parmi les grands clubs qui disputaient au Racing et au Stade le championnat de Paris, se trouvait une société dont les vieux ont encore le nom présent à la mémoire, l'Association Sportive Internationale, l'A. S. I., pour employer un terme dont se servaient alors tous les joueurs.

Après des périodes diverses de succès et de revers, l'A. S. I. décida un beau jour de transformer son titre en celui d'A. S. F., Association Sportive Française, nom qu'elle a gardé depuis et qui, comme son ancêtre l'A. S. I., est pour les sportsmen synonyme de courage.

Courageux ils sont en effet, les braves gens qui depuis deux ans luttent sans se décourager pour reprendre la place à laquelle ils ont droit. L'an dernier, le sort parut leur sourire, mais, hélas, leur fin de saison fut, sinon mauvaise, du moins inférieure à leurs débuts, et ils durent se résigner à voir leur plus terrible adversaire le Paris Université Club, monter en première série.

L'Association Sportive Française est surtout une société amicale où tous se connaissent ; la bonne humeur et une excellente camaraderie sont la base du club et cela n'empêche pas, croyez-le bien, d'arriver sur les terrains de football avec des équipes redoutables, pas plus que cela n'empêche les Renaud et les Glarner de se tailler la part du lion en course à pied.

La saison passée. L'an passé, l'A. S. F. eut un moment l'illusion qu'elle allait remonter en première série, toutes ses premières rencontres furent autant de succès, elle battit successivement tous ses rivaux : Club Sportif de la Société Générale, Club Sportif de Meaux, Alfort, etc., malheureusement elle ne put rien contre le Paris Université Club, qui la battit avec une relative facilité et prit sa place en triomphant du Cercle Amical.

L'Association Sportive Française ne se découragea pas et, quoique battue, termina sa saison par des rencontres très intéressantes tant à Paris qu'en province, où elle put faire admirer le jeu scientifique de ses avants.

La grande cause de la défaite de l'A. S. F., l'an passé, réside je crois dans un excès d'entraînement ; les joueurs avaient absolument l'idée de gagner, ils mirent un solide coup de collier, trop prolongé malheureusement, ce qui fait qu'ils se présentèrent sur le terrrain un peu surentraînés.

Leurs lignes arrières, de plus, étaient nettement inférieures à celles du camp adverse qui gagna surtout grâce à sa vitesse et à sa légèreté.

Notes sur les joueurs. L'arrière. Pottier. — Un tout jeune arrière qui possède les plus excellentes qualités. Très adroit sur l'homme et sur le ballon, est en même temps un excellent plaqueur. Est malheureusement un peu fragile.

Les trois quarts. Belben. — Trois quart très pénétrant, joint à une vitesse remarquable une très grande puissance qui en fait pour l'adversaire un homme toujours redoutable.

Besset. — Un des hommes les plus scientifiques des lignes arrières ; se déplace malheureusement assez lentement.

Sauze. — S'entend très bien avec son coéquipier Besset, dont il possède les qualités et quelque peu les défauts. A fourni des parties remarquables.

Guedy. — Joueur très adroit et qui possède un excellent coup de pied, il ne faut malheureusement pas se fier sur lui : joue quelque fois très bien, mais plaque aussi souvent très mal.

Les demis. Mousson. — Demi à la melée, excellent plaqueur et courageux en diable, possède d'excellents coups de pied. Assez lent.

Albert Hubert. — Demi d'ouverture. Le vieux Hubert, qui fut incontestablement le meilleur demi de France et qui, avec un peu d'entraînement, redeviendra bientôt, pour la plus grande chance de l'A. S. F., le joueur qu'il fut autrefois.

Les avants. Rochet. — Avant très vite, qui suit le ballon et travaille consciencieusement ; dur comme la pierre et plaqueur redoutable, manque quelquefois d'àpropos.

Arnaud. — Type de l'avant consciencieux, toujours à l'ouvrage, infatigable, a tendance à jouer embusqué.

Delcroix. — Courageux et excellent dribbleur, joue depuis longtemps et avec conscience. Joueur sûr.

A. Large. — Plaque sec, posséde une pointe de vitesse qui le rendrait dangereux s'il n'était pas hélas si personnel.

B. Mousson. — Vieux joueur, scientifique et courageux, qui possède toutes les roueries du jeu.

Grünewald. — Athlète solide et puissant, suit bien la balle. Excellent à la melée où son poids et sa force se font sentir. Mo)ns bon dans le jeu ouvert.

Grosnier. — Très dur, joue d'un bout à l'autre sans défaillance ; est toujours entrainé, s'adonnant continuellement à la lutte et à la boxe.

M. Hubert. — Frère du demi d'ouverture, plaqueur redoutable et puissant, possédant un coup de pied dont il use et abuse à tort et à travers. Joue par intervalles et quand il est bien disposé ! C'est dommage !

La saison présente. L'Association Sportive Française est une des sociétés parisiennes où le rugby est le plus en honneur, elle possède cinq équipes où les réserves ne manquent pas ; logiquement elle doit donc faire quelque chose de bien.

L'équipe première, qui nous occupe seule, a débuté au commencement de la saison en se promenant littéralement devant ses adversaires; elle a disposé très facilement du Cercle Amical, son rival direct, puis elle triompe du Club athlétique de la Société Générale par 15 points à rien, du Sporting Club Versaillais par 28 à zéro, de Meaux par 32 points, toujours à zéro; devant elle, l'Union sportive de Bois-Colombes déclare forfait, puis, alors que personne ne s'y attend elle fait match nul avec l'U. A. I.. Il est vrai qu'elle se réhabilite quelque temps après, ne succombant devant Cognac que par un essai. Si l'on se souvient de la belle résistance que les Cognaçais opposèrent au Stade Bordelais, on peut juger de l'excellente partie que fournirent les joueurs de l'A. S. F.

Actuellement en tête du championnat de seconde série, l'Association Sportive Française espère bien conserver son avantage; ses rivaux les plus redoutables, le Cercle Amical et la Générale semblent devoir succomber devant elle, mais ce ne sera certes pas sans lutte.

L'équipe. L'Association Sportive Française serait véritablement redoutable, si elle était régulière dans son jeu ; malheureusement, les parties se suivent et ne se ressemblent pas, l'exemple que je citais plus haut est typique, succomber, ou presque, devant l'U. A. I. et le lendemain battre les champions, telle est la caractéristique de l'A. S. F.!

Et pourtant, l'équipe est composée d'individualités qui, tout en n'étant pas des étoiles, n'en sont pas moins des joueurs remarquables ; que l'on se souvienne un peu que Hubert s'est formé à l'A. S. F. et qu'il y est resté, ce qui, soit dit en passant, est tout à son honneur, cette façon d'agir n'étant pas l'habitude des grands ténors de rugby.

A l'Association Sportive Française, les avants et les demis sont excellents, le défaut se trouve dans la ligne de trois quarts qui manquent totalement d'homogénéité, et où chacun joue un peu pour soi.

Il en résulte un certain flottement dans la ligne. Souhaitons que l'A. S. F. parvienne, enfin, à voir ses efforts couronnés de succès, elle le mérite.

J. A.

L'équipe de l'Association Sportive Française

Debout : Mousson, Belben, B. Mousson, Rochet, Goubart, Poirier, de Villekain, Cassanes, Guedy, Grosnier. — Assis : Delcroix, Johns, Grunewald, Becker.

(1) Voir du n° 680 au n° 690.

LES HOLLANDAIS A PARIS

Le Haarlemsche F. C. bat le Cercle Athlétique de Paris.

La redoutable équipe hollandaise, qui matchait à Paris dimanche les champions de la Ligue, a remporté une splendide victoire, triomphant par 4 buts à 2, après avoir surtout dominé pendant la première mi-temps.

Les dirigeants du football association font de très louables efforts pour la propagation de leur sport. Pour les fêtes de Noël, nous recevions la visite d'une excellente équipe hollandaise, le Haarlemsche F. C. actuellement en tête du championnat de Hollande.

Pour leur première rencontre, les Hollandais matchaient les champions de la Ligue, le Cercle de Paris qui succomba par 2 buts à 4. L'équipe étrangère, beaucoup plus solide, plus homogène et surtout plus scientifique, domina presque constamment. Le lendemain, jour de Noël, le Haarlemsche rencontrait le Red Star avec qui il fit match nul par 4 buts à 4. Les leaders français opposèrent une résistance acharnée à l'équipe hollandaise, qui domina néanmoins dans toutes ses lignes, sauf peut-être en arrière où les frères Francken furent peut être un peu personnels.

Dans l'équipe française du Red Star, les avants firent de fort bonnes choses et Maès donna fréquemment, à ses voisins, l'occasion de marquer.

J. A.

Les Hollandais attaquent.

Beaucoup mieux bâtis physiquement que nos représentants, les joueurs étrangers dominèrent nos nationaux, sans réussir néanmoins à imposer leur jeu.

Le Red Stard fait match nul avec les Hollandais.

Après une partie disputée avec acharnement, le Red Star réussissait le jour de Noël à faire match nul avec le Haarlemsche F. C., 4 buts ayant été marqués de chaque côté. L'équipe hollandaise, très scientifique, fut néanmoins supérieure.

Beaumont en plein vol Reproduction du tableau que le peintre Georges Scott a exécuté pour Lord Northcliffe.

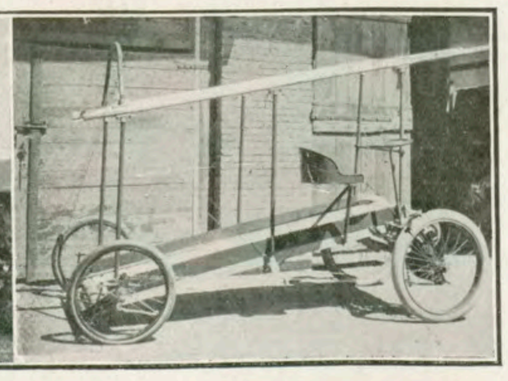
Le sapeur Tiersch, victime d'un terrible accident d'aéroplane

Darragon, qui a gagné le prix Michaël, au Palais des Sports.

Tom Kennedy, un nouvel espoir blanc, qui va venir boxer en France.

Le stand de la Vie au Grand Air, *au Salon de l'Aviation Il reçoit la visite de nombreux sportsmen.*

Le grand match de football association Hongrie-Allemagne, disputé à Munich, est revenu à l'équipe hongroise par quatre buts à 1. Déjà à la mi-temps, elle s'assurait l'avantage marquant deux goals à 0.



Une nouvelle voiture dans laquelle le cheval est en même temps moteur et passager, elle peut atteindre une vitesse de 25 kil.

Le bobsleigh est très en faveur auprès des membres de la famille royale de Roumanie.

Le départ de la course de 6 jours de New-York, le dimanche 10 décembre à minuit. Quinze teams se présentèrent sous les ordres du starter.

Canot Regina à M. de Boisredon, muni d'une hélice aérienne à pas variable, très pratique pour cours d'eau peu profonds.

Principaux Résultats techniques du 18 au 24 Décembre 1911.

ATHLÉTISME

SAMEDI 23 DÉCEMBRE. — Boxe. — Papin bat, aux points, Debec, en 8 rounds. Kid Jackson, est déclaré vainqueur d'Hubert Roc, disqualifié à la septième reprise.

SAMEDI 23 DÉCEMBRE. — New-York. — Battling Nelson est battu par One round Hogan, dans un match en dix reprises.

DIMANCHE 24 DÉCEMBRE. — Football Rugby. — Le Stade Normand bat le Stade Français, par 14 points à 0. Le Stade Bordelais, bat le Racing-Club de France par 13 points à 10. L'Aviron Bayonnais, bat le S. A. Bordelais par 61 points à 0.

DIMANCHE 24 DÉCEMBRE. — Football Association. — Le Haarlemsche F. C. bat le C. A, de Paris par 4 buts à 2. L'U. S. Suisse, bat l'Olympique, par 2 buts à 1.

AVIATION

DIMANCHE 10 DÉCEMBRE. — Pau. — L'aviateur Gobé, s'adjuge la Coupe Michelin, couvrant 749 kilomètres sans atterrir, en 8 h. 15 m.

CYCLISME

DIMANCHE 24 DÉCEMBRE. — Palais des Sports. — *Prix de Noël:* 1. Dupré; 2 Dupuy; 3. Polledri. *Course de tandems :* 1. Bouteiller-Germain; 2. Michaud-Rettich; 3. Toussaint-Pautias. *Prix Lartigue* (40 kil. derrière tandems): 1. Berthet, en 48 m. 32 s. 4/5, 2. F. Faber; 3. Alavoine. *Prix Michaël* (50 kil. derrière motos) : 1. Darragon, en 40 m. 37 s. 3/5; 2. Parent, 3. Nat Butler.

DIMANCHE 24 DÉCEMBRE. — Nanterre. — Le cross cyclo-pédestre de 25 kil. revient à Pelissier, en 54 m. 15 s. devant Tribouillard et Christophe.

HIPPISME

JEUDI 21 DÉCEMBRE. — Pau. — *Le Prix du Commerce* (haies, 2.900 mètres, 5.000 francs) : 1. Saut de Loup, à M. Auguste Merle (G. Parfemont); 2. Arson; 3. Sire. — P. M. : gag., 22 fr. 50; pl, 10 fr. 50, 14 fr. 50, 35 fr. 50.

— *Le Prix de Bayonne*, (Steeple-Chase. 3 400 mètres, 3.000 fr.) : 1. Coquet II, à M. Labrouche (Biarrotte); 2. Feu de Bois; 3. Le Nègre. — P. M. 10 fr. 50; pl, 8 fr. 50, 16 fr 50.

DIMANCHE 24 DÉCEMBRE — Pau. *Le Prix du Parc Beaumont* (Steeple Chase, handicap, 3.600 mètres, 5 000 francs) : 1. Berkshire Lass, à M. Vaigat (Berteaux); 2. Meryem; 3. Le Nègre. — P. M. : gag. 67 fr. 50, 15 fr. 50, 13 fr. 50, 13 francs.

LAWN-TENNIS

DIMANCHE 24 DÉCEMBRE. — Match Paris-Lyon : *Simples.* — Laurentz (P). bat Gaget (L.), 6-3, 6-4. Germot (P.) bat Williams (L.), 6-1, 6-4. Gault (P.) bat Cozon (L.), 6-4, 6-4 *Doubles.* — Laurentz-Germot (P.) battent Frachon-Gaget (L.), 6-0, 6-2, Laurentz-Germot (P.). battent Poulin-Cozon (L.). 6-2, 6-2, Paulin-Cozon (L.), battent Porée-Freiborn (P.), 6-2, 1-6, 6-4.

VIENT DE PARAITRE :

Comment je suis devenu Champion d'Europe

par GEORGES CARPENTIER

Préface de Tristan Bernard. Avant-propos de F. Descamps.

PIERRE LAFITTE ET Cie, ÉDITEURS. — Prix : 1 fr. 25.

LE MONDE ET LES SPORTS

C'EST la grande saison de sports d'hiver. Des caravanes s'organisent de tous côtés et les sportsmen s'apprêtent à partir pour Davos, Cauterets, Chamonix.

Le VII^e^ meeting de Chamonix, s'annonce plus brillant que jamais, il commence officiellement le 31 décembre et comportera de grands concours internationaux de luges et de bobsleighs sans oublier le *Challenge de la Vie au Grand Air* qui se disputera, le 20 janvier entre nos meilleurs patineurs. Ensuite viendra la grande semaine du Club Alpin Français qui se déroulera du 2 au 6 février.

JACQUELIN a abandonné momentanément l'aviation; il met au point sa dernière invention qui doit, d'après lui, faire de Paris la ville la plus propre du monde : le tricycle balayeur. Nous avons rencontré le vieux champion aux Champs-Elysées, son étrange machine rangée au bord du trottoir; il donnait d'abondantes explications à un public attentif de gâte-sauces et de petits télégraphistes.

LE sympathique aviateur Roland Garros, qui vient de débarquer à Rio-de-Janeiro, en compagnie de ses amis Audemars et Barrier, a coutume de terminer ses acrobaties aériennes par un vertigineux vol plané au-dessus des spectateurs.

Une fois, à Londres, où il donnait une exhibition, il accentua encore sa descente au-dessus des têtes, si bien que le public fut épouvanté, des policemen se jetèrent même à plat ventre, mais une fois le danger passé, le sergent, relevé le premier, tout en époussetant son uniforme, dit à ses hommes encore à terre : « C'est honteux d'avoir peur de la sorte, vous donnez-là un exemple déplorable, je ne veux pas vous punir quoique vous le méritiez, mais vous m'offrirez chacun une bouteille de stout. »

LES visiteurs du Salon de l'Aviation, s'arrêtent amusés dans le Salon d'honneur, devant un panneau, constitué uniquement par des titres de journaux et de revues. La *Vie au Grand Air*, y est largement représentée.

C'est notre confrère, le *Courrier de la Presse*, qui a eu l'initiative de cette originale exposition, bien au goût du jour.

L'ÉPOQUE du Salon amène une véritable floraison de catalogues. Les Etablissements Robert Esnault-Pelterie, de Billancourt, viennent de faire paraître le leur. C'est un superbe album abondamment illustré et qui contient les renseignements les plus complets sur les performances des monoplans rouges.

On y trouve, en outre, des études techniques des aéroplanes et moteurs Esnault-Pelterie. A signaler particulièrement, dans ce catalogue, le biplace R. E. P. si parfaitement compris pour les usages de l'armée.

On peut se procurer le Catalogue, en le demandant aux Etablissements Robert Esnault-Pelterie, Billancourt.

PARMI les concurrents de la coupe de Noël, il y avait de véritables débutants, sachant à peine nager, l'un d'eux faillit se noyer dès le départ et dut être remonté précipitamment.

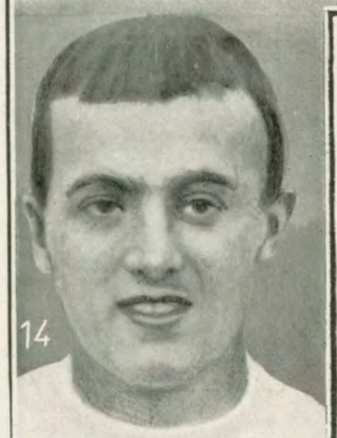
CE QU'IL FAUT LIRE

Comment je suis devenu champion d'Europe, par Georges Carpentier. le volume 1 fr. 25. Librairie Pierre Lafitte et Cie.

Le Football, par Ch. Gondouin et Jordan. Collection Sports-Bibliothèque. Le volume, 6 fr. Librairie P. Lafitte et Cie.

La France triomphera-t-elle de l'Irlande ?

C'est le premier Janvier, que se rencontreront les équipes de France et d'Irlande. Les nôtres renouvelleront-ils leurs succès de l'an dernier, à Colombes contre les Écossais ?



Le 1er janvier les équipes représentatives de France et d'Irlande se trouveront en présence! On se souvient que l'an dernier, à pareille époque, notre équipe nationale triomphait de l'Ecosse à la stupéfaction de tous. Notre rencontre avec l'Angleterre; quelque temps après, fut plutôt une mauvaise exhibition et vint quelque peu nous refroidir; nos voisins, très sportivement d'ailleurs, voulurent bien trouver à notre défaite des circonstances très atténuantes. Malheureusement, notre rencontre avec l'Irlande ne vint pas rehausser notre prestige, les représentants de la Verte Erin ayant triomphé par 25 points à 5.

Renouvelleront-ils demain leur performance de l'an passé? Je ne crois pas! Nous aurons d'abord l'avantage d'être chez nous et d'avoir notre public, ce qui n'est pas un mince atout pour nous autres Français. Et puis, nous aurons une équipe solide et non surentraînée comme celle qui succomba l'année dernière en fin de saison. Notre équipe fut d'ailleurs absolument remarquable contre le Pays de Galles qui, sur le papier nous battit de 9 points à zéro mais ne triompha régulièrement et péniblement que par deux essais.

L'équipe que nous présenterons le 1er janvier est excellente: la présence dans les avants de Forgues, Communeau, Boyau, Mounic, Mauriat, nous rassure complètement sur la ligne, qui sera redoutable, quoiqu'on ait cru devoir sacrifier Cadenat, alors que Paoli qui joue embusqué était beaucoup plus indiqué comme remplaçant.

Larribau est peut-être le meilleur homme des lignes arrières et rendra certainement de grands services.

Je n'ai qu'une seule critique à faire: pourquoi diable avoir choisi Varvier comme arrière alors que Combes s'imposait à tous les points de vue ?

J. Auger.

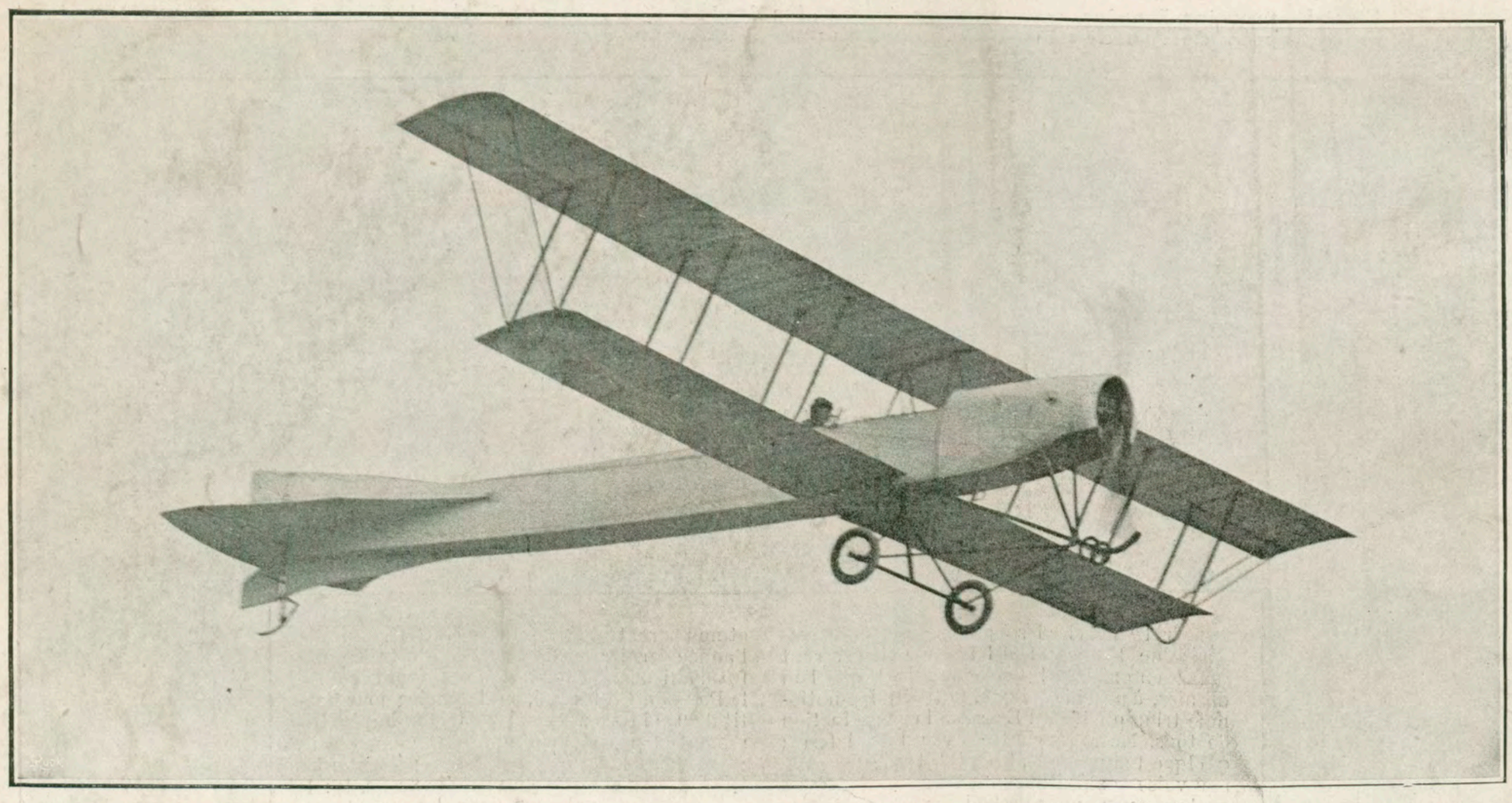
L'arrière.

Varvier, arrière de l'équipe de France qui jouera demain contre l'équipe d'Irlande.

L'équipe de France.

1. Forgues, 2. Lane, 3. Dufau, 4. Failliot, 5. Larribau, 6. Paoli, 7. Boyau, 8. Domercq, 9. Communeau, 10. Ihingoué, 11. Mauriat, 12. Mounic, 13. De Beyssac, 14. Burgun.

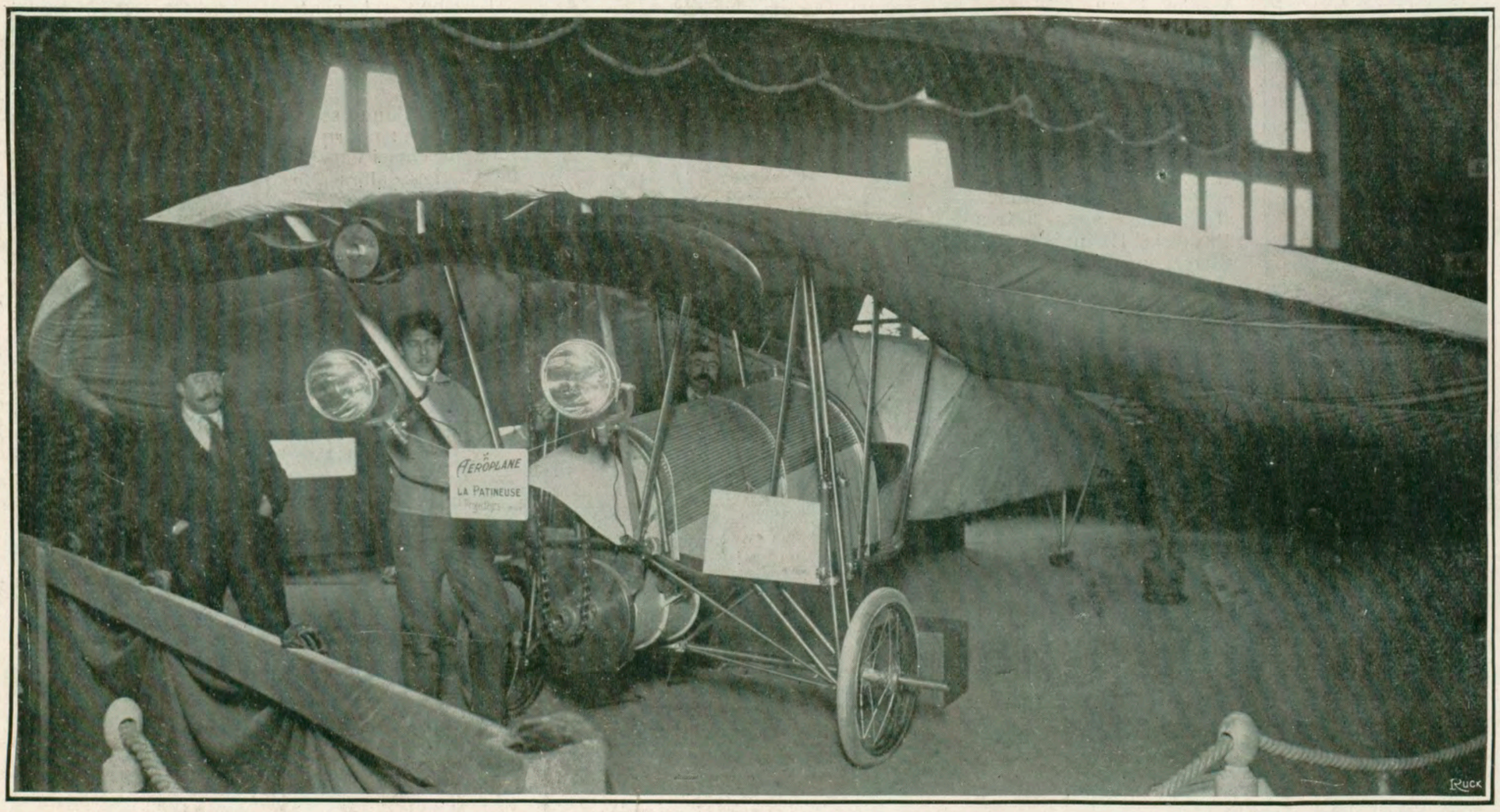
LE BIPLAN ZODIAC EN PLEIN VOL



JACQUES LABOUCHÈRE, AUX MANŒUVRES HOLLANDAISES

Le biplan piloté par Labouchère, au cours des manœuvres hollandaises, a rendu les plus grands services. Il a été construit par la société Zodiac, à qui ont été confiées également les commandes du rigide Spiess, *offert par son inventeur à la France, et du* Commandant Coutelle. *Ces deux dirigeables, prendront part aux manœuvres françaises.*

LE MONOPLAN PICAT-DU BREUIL

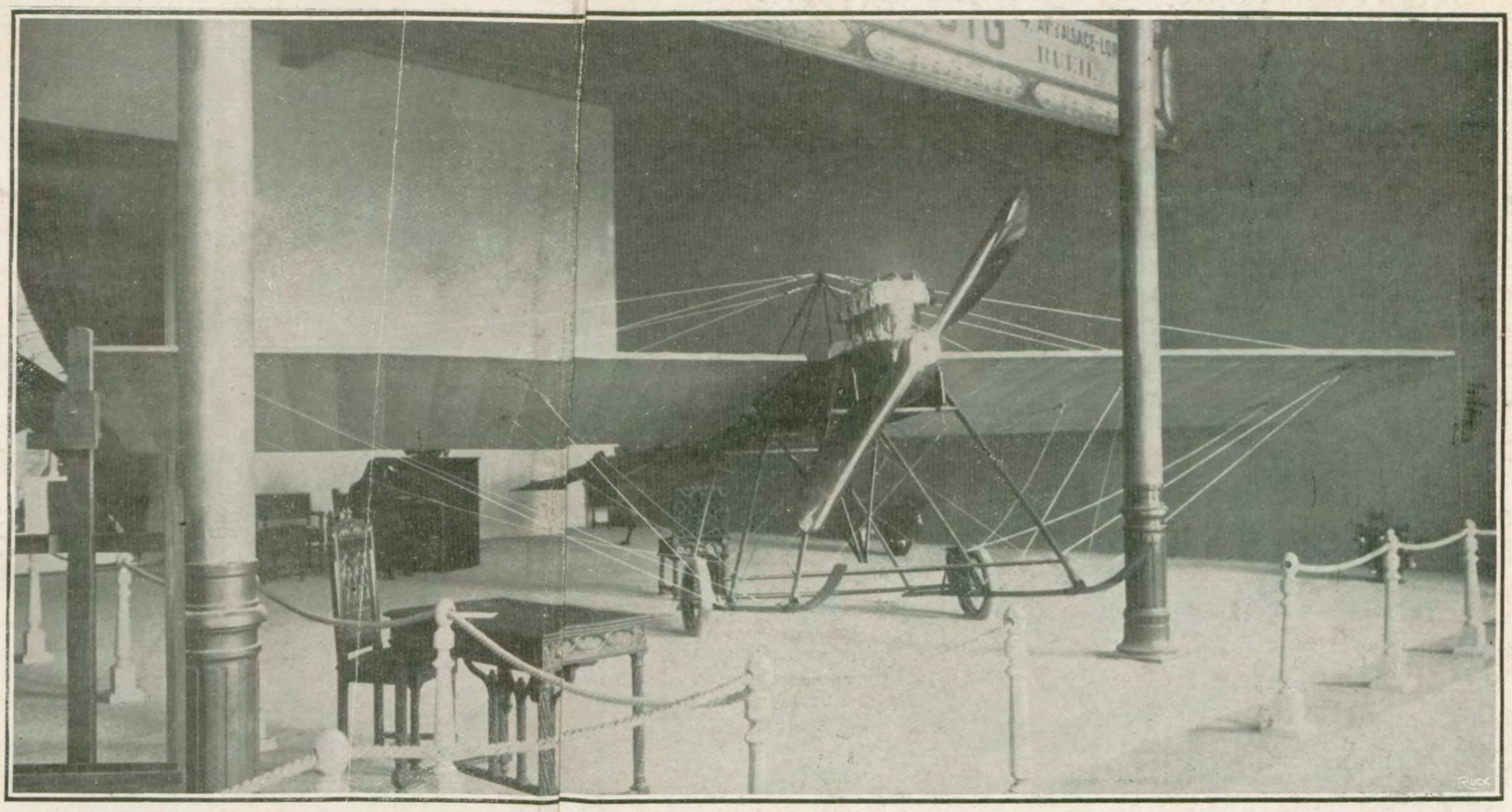


LE STAND PICAT-DU BREUIL

Ce monoplan à ailes flexibles attire tous les regards, grâce à sa conception toute particulière et à ses qualités indéniables. Il se distingue par la suppression des haubans et possède une stabilité naturelle extraordinaire. Il peut atterrir indifféremment sur eau et sur terre. Très remarqué par les compétences, il a retenu l'attention des commissions militaires qui ont promis d'assister aux essais.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, Direct., 13, Impasse Ronsin, Paris. *Le Gérant :* Charles Guyot.

LE MONOPLAN DE POIX ET ROIG



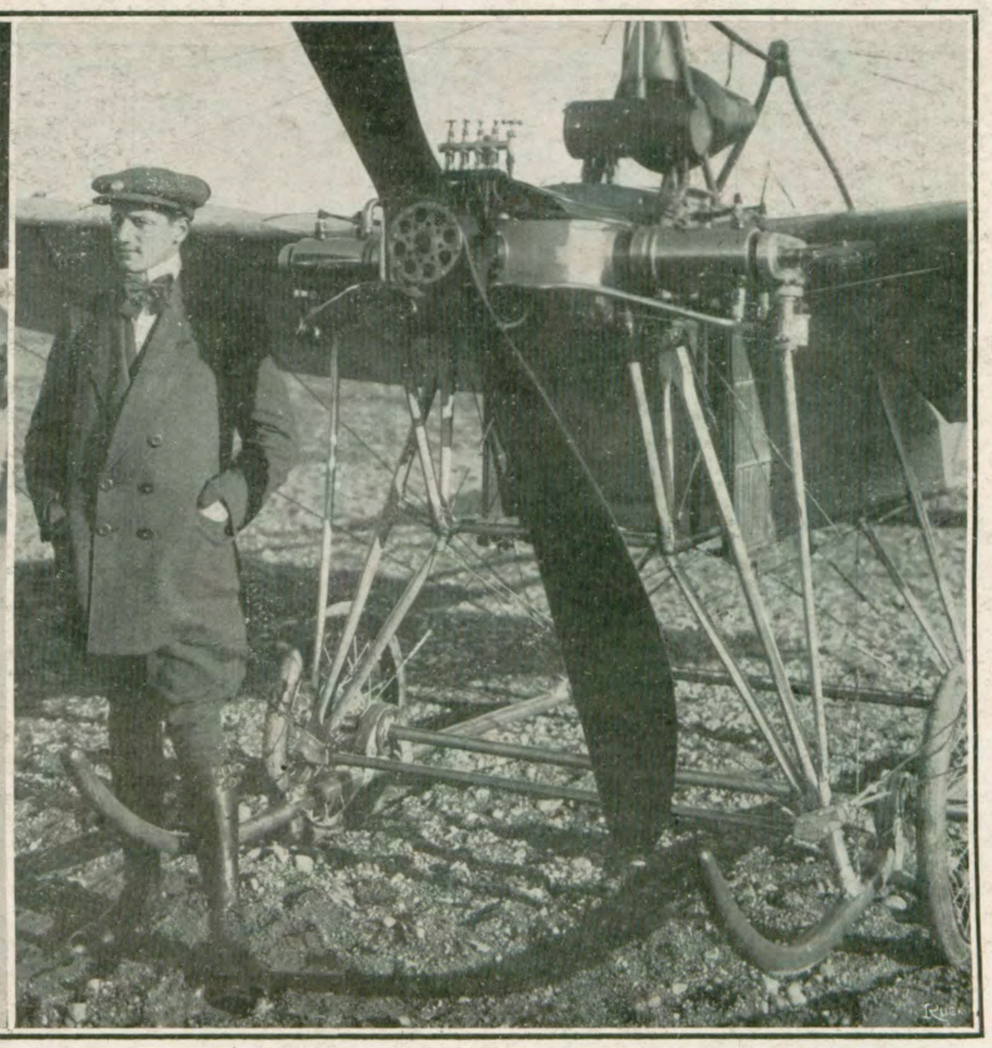
LE STAND DE POIX ET ROIG

Le monoplan de Poix et Roig, encore inconnu, fera sans nul doute parler bientôt de lui. Muni d'un moteur de 100 chevaux, il se distingue par une géométrie impeccable. Le fuselage, tout en bois, est construit de manière à offrir une résistance considérable, tout en restant très léger. L'avant est composé d'une poutre unique en fer qui assure aux ailes une solidité absolue.

Le Stand Caudron ⁄ Le Moteur Œrlikon

LE STAND CAUDRON VU D'EN HAUT

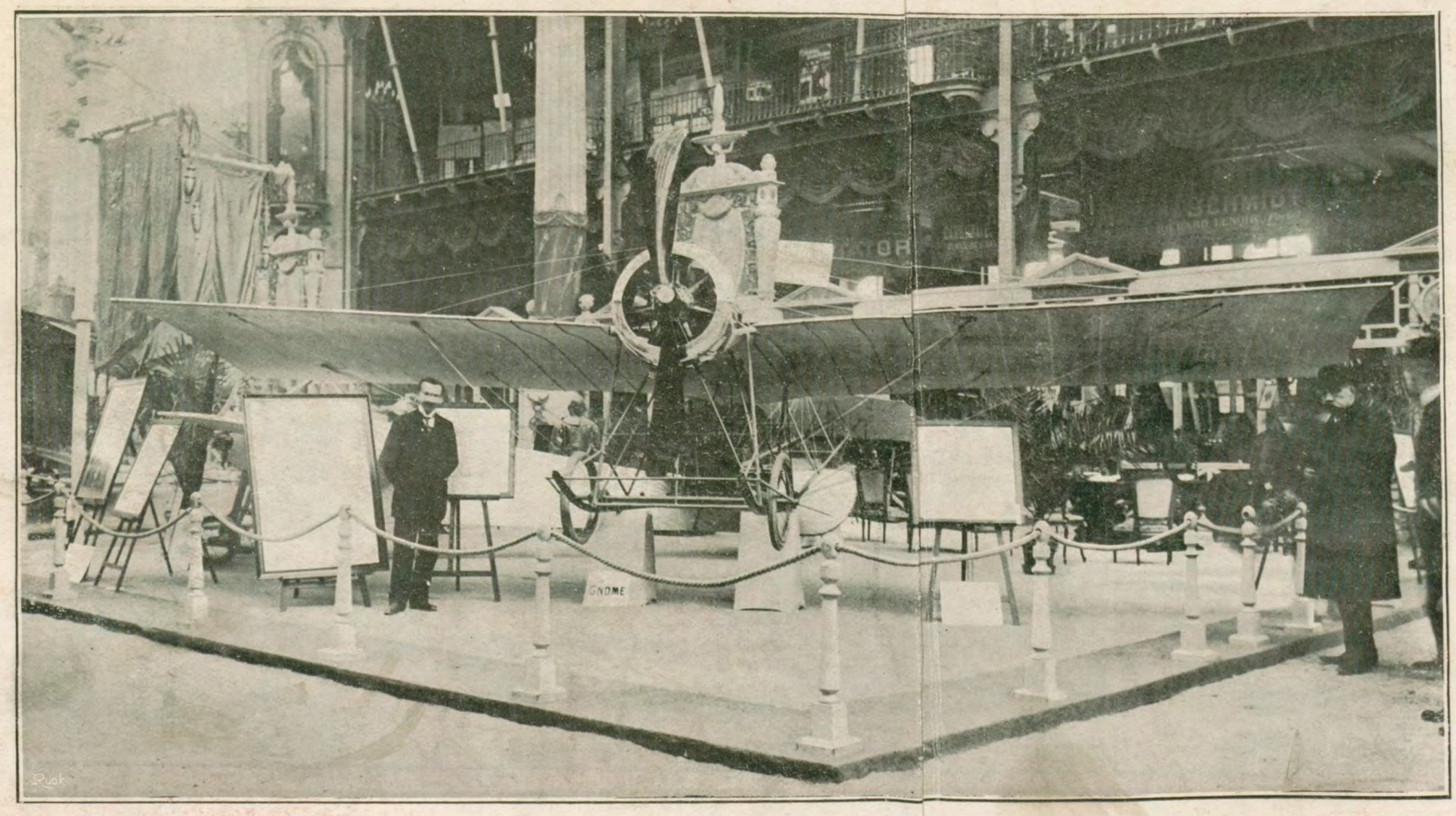
Tout le monde se souvient des exploits accomplis par les petits biplans Caudron, notamment par E. Duval dans le Circuit Européen, par Allard, de Laët et par Mme Driancourt. Aussi, tous les sportsmen viennent-ils admirer ce stand où ils voient de près ces merveilleux engins.



GRANDJEAN ET SON MOTEUR ŒRLIKON

L'aviateur Suisse, René Grandjean, a remporté le 4 décembre à Zurich, le prix de 5.000 francs de l'A. C. Suisse sur monoplan de sa construction, muni du moteur Œrlikon 50 chevaux. Avec son appareil et ce même moteur, il a remporté cette année tous les premiers prix en Suisse.

LE MONOPLAN TRAIN



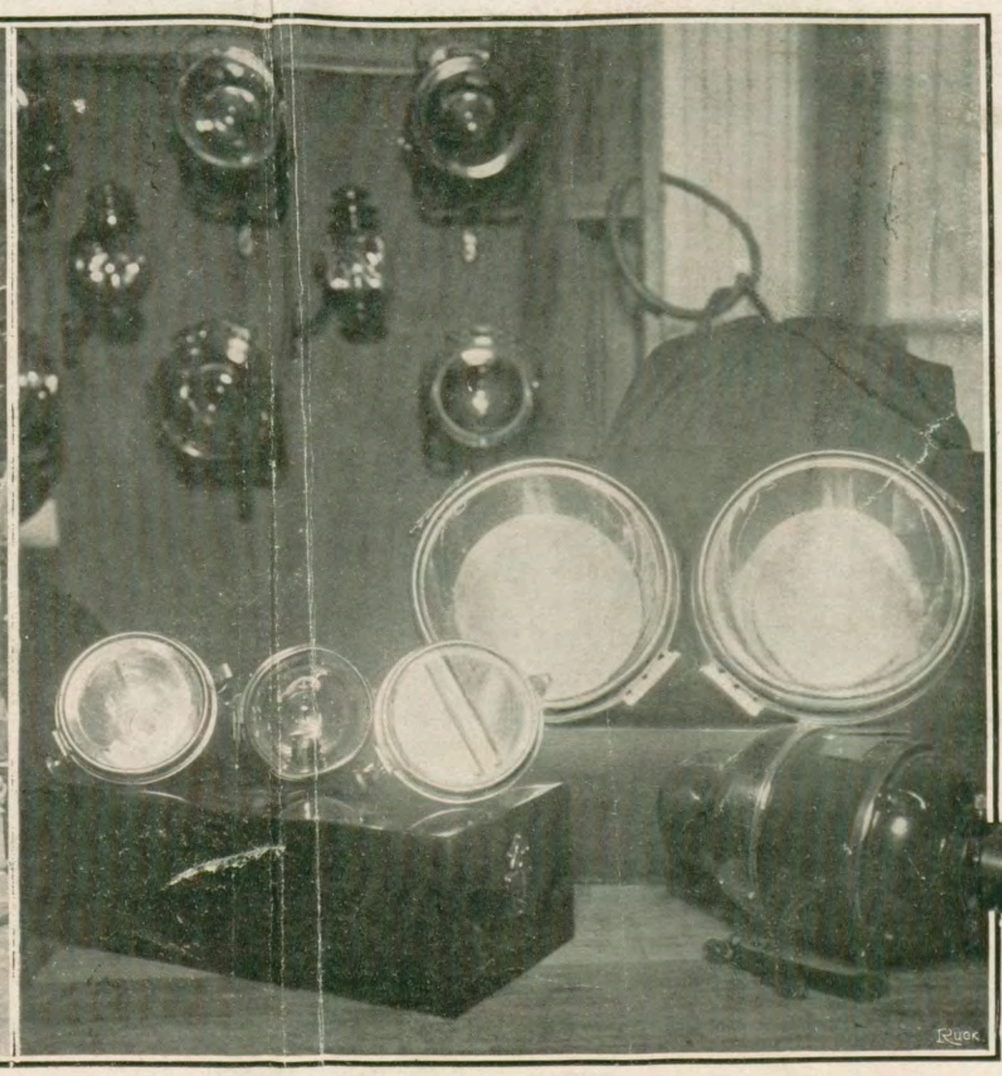
UN APPAREIL CONNU DE TOUS

Le monoplan Train, en tissus Hutchinson, obtient un très gros succès au Salon de l'Aéronautique. Chacun veut voir le gracieux appareil qui, piloté par son inventeur, accomplit une si jolie performance dans le Circuit Européen. C'est la Société Astra, qui assure la livraison des monoplans Train.

L'Hélice Chauvière — La dynamo " La Patineuse "

LE STAND CHAUVIÈRE

Tous les visiteurs du Salon vont admirer l'exposition de l'hélice intégrale Chauvière, car ils savent que presque toutes les épreuves de l'année ont été remportées par les appareils qui en étaient munis.



LES PROJECTEURS CHANTODIVE

La société du Gazo-Pétrole d'Asnières expose tous les modèles de lanternes et de phares qui ont rendu célèbre sa fabrication. La dynamo « La Patineuse » notamment est une merveille de précision.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, H.-L. Motti, Direct., Paris, 13, Impasse Ronsin.

Le Gérant : Charles Guyot.